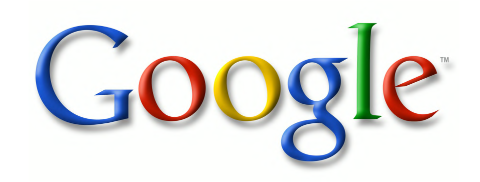




HISTOIRE

MARITIME DE FRANCE

VI

LAGNY. — TYPOGRAPHIE DE VIALAT ET Cie

HISTOIRE
MARITIME
DE FRANCE

CONTENANT

L'HISTOIRE DES PROVINCES ET VILLES MARITIMES

DES COMBATS DE MER

Depuis la fondation de Marseille, 600 ans avant J.-C.
De la Flibuste, des Navigations, Voyages autour du monde, Naufrages célèbres
Découvertes, Colonisations
De la Marine en général, avant, pendant et depuis le règne de Louis XIV jusqu'à l'année 1850

PAR LÉON GUÉRIN

Historien titulaire de la Marine, Membre de la Légion-d'Honneur

NOUVELLE ÉDITION

ENTIÈREMENT REVUE ET AUGMENTÉE DE TROIS VOLUMES

Illustrée de 36 gravures sur acier, tirées sur papier de Chine

TOME SIXIÈME

PARIS
DUFOUR ET MULAT, ÉDITEURS
QUAI MALAQUAIS, 21

1851

RÉPUBLIQUE.

(SUITE.)

De 1793 à 1800

CHAPITRE PREMIER.

1793.

Suite des événements aux colonies et des guerres civiles de la marine française. — Les contre-amiraux de Cambis et de Sercey à Saint-Domingue. — Arrivée du général Galbaud. — Les commissaires refusent de le recevoir. — Galbaud s'empare de l'escadre. — Guerre civile entre ce général et les commissaires. — Attaque du Cap. — Tragique dénoûment. — Proclamation de la liberté des esclaves. — Perte de Tabago. — Retour de Béhague et de la division Rivière à la Martinique. — Déroute des Anglais dans cette colonie. — Perte des îles Saint-Pierre et Miquelon. — Capitulation des colons blancs avec les Anglais pour la partie française de Saint-Domingue. — Les Anglais au môle de Saint-Nicolas. — Événements dans la mer des Indes. — Perte de Pondichéry, Chandernagor, etc. — Pertes supportées par le commerce anglais. — Mécontentement à Londres.

La guerre avec l'Angleterre et l'Espagne n'avait point suspendu la guerre civile aux colonies ; chaque jour, au contraire, semblait lui apporter un nouvel aliment. La présence à Saint-Domingue de deux divisions navales, sous les ordres des contre-amiraux de Cambis et de Sercey, loin de la comprimer, ne faisait que l'entretenir. Plusieurs des bâtiments de ces divisions étaient remplis de mécontents et de proscrits, parmi lesquels les colons Tanguy et Millet, que les commissaires y avaient fait jeter, comme leur étant opposés. Dans ces circonstances déjà si difficiles, la frégate *la Concorde*, capitaine Van Dongen, arriva en rade du Cap, apportant à la colonie un nouveau gouverneur, nommé par le conseil exécutif, qui allait augmenter le désordre.

C'était le général Galbaud, né aux colonies, homme d'un caractère fantasque, inquiet et turbulent, souvent exalté jusqu'à la frénésie, puis abattu comme un malade après un accès de fièvre chaude, aujourd'hui aventureux comme un héros de roman,

demain irrésolu comme un esprit sans ressources. Les mécontents présents sur l'escadre allèrent lui exposer leurs griefs. Galbaud, ayant le dessein de ne point soumettre son autorité à celle des commissaires civils, reçut les plaignants avec faveur, leur promit de faire droit à leurs vœux, et leur demanda en retour de l'appuyer quand il serait besoin. Songeant en même temps à s'assurer d'un parti dans la ville, il flatta les penchants contre-révolutionnaires de quelques habitants, en se donnant comme confident de Dumouriez, sous les ordres de qui il avait servi; mais au même instant, par une contradiction étrange, il tenait le langage des plus ardents républicains; enfin, ce qui était un moyen très-peu efficace de gagner les blancs, il donnait à entendre qu'il était prêt à émanciper les nègres, à les armer d'abord contre les commissaires, puis à s'en servir pour conquérir la partie espagnole de Saint-Domingue. De sorte que les colons blancs, après avoir un moment compté sur lui, se trouvèrent presque heureux d'apprendre le retour au Cap des commissaires que naguère ils redoutaient. Santhonax et Polverel déclarèrent le général Galbaud déchu du commandement, comme ayant laissé ignorer au conseil exécutif de la République qu'il possédait de grands biens à Saint-Domingue, et comme ayant manqué à l'obéissance et aux égards dus à la commission civile, en ne lui faisant pas part de son arrivée au Cap. Ils lui enjoignirent en outre de se rendre prisonnier sur la gabare *la Normande*, avec l'adjudant général Galbaud, son frère, et toute sa famille.

Une fois à bord, le gouverneur destitué réclama des mécontents l'appui qu'ils lui avaient promis, et, trouvant de l'opposition dans les officiers, il n'hésita pas à s'adresser aux équipages pour se débarrasser des chefs. Des rixes qui avaient lieu journellement entre les mulâtres et les marins servirent encore les projets de Galbaud. Assisté des colons Tanguy et Millet, il harangua les matelots, leur dénonça Santhonax et Polverel comme les instigateurs des hommes de couleur, et leur donna à entendre que leurs officiers, ayant à se plaindre personnellement des commissaires, ne demandaient peut-être pas mieux que de voir leur propre autorité momentanément annihilée. Un sergent du bataillon d'Artois, renvoyé de la colonie pour avoir eu des altercations avec les mulâtres, homme doué d'une certaine éloquence natu-

relle, lui fut d'un grand secours pour agir sur les esprits. Les commissaires eux-mêmes achevèrent de décider les équipages en les consignant à bord, pour satisfaire les hommes de couleur; ils étendirent même la mesure aux équipages des navires marchands qui se trouvaient en rade. Enfin, il n'y eut pas jusqu'aux états-majors des vaisseaux auxquels ils ne défendirent de mettre pied à terre passé sept heures du soir. Les officiers les prièrent en vain de révoquer une consigne aussi tyrannique, qui indisposait au plus haut degré les matelots et les entretenait dans une exaltation extrême. Santhonax répondit, au milieu d'une orgie, qu'il n'avait rien à retrancher des ordres qu'il avait donnés aux factieux. Les équipages, quand on leur eut rapporté cette réponse, s'écrièrent qu'ils iraient à terre malgré la consigne. Le général Galbaud, passé à bord du *Jupiter*, en compagnie de son frère, du sergent du bataillon d'Artois et de quelques soldats, monta sur l'escalier qui conduisait du pont à la dunette, lequel servait de tribune aux discoureurs des vaisseaux à cette époque, pérora avec véhémence et se fit proclamer commandant général de la division navale. Aussitôt le contre-amiral de Cambis fut consigné dans sa chambre. Le sergent du bataillon d'Artois passa sur *l'Éole*, y paraphrasa ce qu'il venait d'entendre débiter par Galbaud, et fit pareillement consigner le contre-amiral de Sercey, pour qui les matelots avaient jusqu'ici témoigné un grand respect. Successivement tous les commandants des bâtiments de guerre en rade, moins celui de *l'América*, furent traités de la même manière. Le général Galbaud eut désormais toute autorité sur la division navale, sauf sur le vaisseau du commandant Duclos-Guyot, qui garda la neutralité. Pendant deux jours toutes communications cessèrent entre la mer et la terre, et, de chaque côté, on fut dans l'attente d'un terrible événement (1).

Le 20 juillet 1793, à dix heures du matin, tous les navires marchands reçurent ordre du général Galbaud de se retirer au fond de la baie, et les vaisseaux *le Jupiter* et *l'Éole* s'embossèrent devant le Cap, leurs canons détapés et tout prêt à foudroyer la ville. A trois heures, Galbaud fit tirer un coup de canon et hisser un pavillon bleu qui était le signal convenu du départ de ses soldats, de ses volontaires et de ses détachements de matelots, pour opérer une descente. Lui-même, suivi de son frère, il s'em-

barqua sur une chaloupe armée d'un obusier et portant pavillon national. Le débarquement se fit aux cris de : *Vive la nation*, et sans rencontrer d'abord de résistance. Pendant que son frère, après avoir battu un rassemblement de mulâtres au Champ-de-Mars, se laissait faire prisonnier par surprise, le général Galbaud, en marchant avec une colonne sur l'hôtel du gouvernement, prenait le fils de Polverel. L'ancien officier de marine de Beaumont, s'étant dirigé sur le même point par une autre rue, à la tête de quelques-uns des détachements des vaisseaux, d'une compagnie du bataillon d'Artois et de plusieurs habitants déportés du Port-au-Prince, força la grille du jardin du gouvernement; mais, parvenu à la terrasse, il reçut au genou une cruelle blessure, de laquelle il devait mourir à Norfolk, et qui l'arrêta court alors qu'il n'avait plus qu'un pas à faire pour s'emparer des commissaires. Dès lors le découragement s'empara de ses troupes, et s'augmenta du désordre apporté par la colonne du général Galbaud qui tirait sur les siens en les prenant pour ennemis. Les mulâtres ralliés forcèrent à leur tour leurs adversaires à fuir, et chassèrent précipitamment les matelots vers la mer. Quant aux volontaires, ayant perdu le colon Millet, leur commandant, ils coururent se rallier au général Galbaud qu'ils trouvèrent maître de l'arsenal. La nuit suspendit le combat; mais on se disposa de part et d'autre à le renouveler au point du jour.

C'est alors que, dans un conseil tenu au gouvernement, les commissaires décidèrent que le moment était venu de commencer l'émancipation des esclaves. Aussitôt, par leur ordre, on brise les chaînes des noirs, et plus de dix mille esclaves, que renfermait la ville, sont en un clin d'œil armés et appelés à combattre Galbaud. Non contents de ce secours, Polverel et Santhonax en demandent aux hordes nègres qui, dans l'attente de l'événement, entouraient le Cap. Elles accourent avec des hurlements affreux, et Pierrot, leur chef, les pousse, les précipite l'une sur l'autre dans la ville. Leur règne a commencé comme jadis celui de ces masses confuses de barbares que les rivalités des partis appelaient en Italie et qui saccageaient Rome au lieu de la défendre.

Dès le point du jour, le général Galbaud, après avoir tant bien que mal réorganisé ses troupes, se remet en marche, précédé de trois pièces de canon qui doivent balayer les obstacles.

HISTOIRE

MARITIME DE FRANCE

VI

HISTOIRE

MARITIME DE FRANCE

VI

LAGNY. — TYPOGRAPHIE DE VIALAT ET Cie

HISTOIRE

MARITIME

DE FRANCE

CONTENANT

L'HISTOIRE DES PROVINCES ET VILLES MARITIMES

DES COMBATS DE MER

Depuis la fondation de Marseille, 600 ans avant J.-C.
De la Flibuste, des Navigations, Voyages autour du monde, Naufrages célèbres
Découvertes, Colonisations
De la Marine en général, avant, pendant et depuis le règne de Louis XIV jusqu'à l'année 1850

PAR LÉON GUÉRIN

Historien titulaire de la Marine, Membre de la Légion-d'Honneur

NOUVELLE ÉDITION

ENTIÈREMENT REVUE ET AUGMENTÉE DE TROIS VOLUMES

Illustrée de 36 gravures sur acier, tirées sur papier de Chine

TOME SIXIÈME

PARIS

DUFOUR ET MULAT, ÉDITEURS

QUAI MALAQUAIS, 21

1851

RÉPUBLIQUE.

(SUITE.)

De 1793 à 1800

la fermeté de Pitt pour résister aux premières alarmes de la cité et du commerce britannique en général; mais il disait que l'Angleterre serait toujours assez riche si la France était ruinée; il faisait la guerre aux vaisseaux de ligne et aux frégates, et s'embarrassait peu du reste.

CHAPITRE II.

1794.

Terreur et disette. — Les derniers officiers de l'ancienne marine emprisonnés ou obligés de se cacher. — Le lieutenant Villaret-Joyeuse nommé amiral de l'armée navale de l'Océan. — Le représentant Jean-Bon-Saint-André à bord du vaisseau-amiral. — Arrêtés et décrets sauvages du représentant et de la Convention relatifs à la guerre maritime. — Arrêté définitif sur le pavillon. — Campagne navale de prairial an II. — Convoi du contre-amiral Vanstabel. — Combats de détail. — Combat de la frégate *l'Atalante*, commandée par Linois, et du vaisseau de 74 *le Swiftsure*. — Opérations de la division Nielly. — Mission de l'armée de Villaret. — Oubli fait de cette mission. — Marche de l'armée. — Incapacité des commandants de vaisseaux. — On aperçoit l'armée navale d'Angleterre, aux ordres de l'amiral Howe. — Affaire du 9 prairial. — Affaire du 10 prairial. — Manœuvre hardie de Howe, imitée depuis par Nelson. — Position des deux armées, du 10 au 13 prairial. — Leur force respective. — Grades qu'avaient les commandants français peu de temps avant la campagne. — Bataille navale du 13 prairial. — Howe renouvelle son audacieuse manœuvre. — La ligne française coupée en quatre endroits. — Combats particuliers livrés sur toute la ligne française. — Héroïque défense de plusieurs vaisseaux français. — Jean-Bon-Saint-André les abandonne et prend la fuite. — La vérité sur l'affaire du *Vengeur*. — Retour de l'armée navale à Brest. — Tribunal martial pour examiner la conduite de plusieurs officiers de l'armée. — Rapport courageux du capitaine Linois. — Dénoûment.

Le règne de la Terreur était à son apogée : la Convention rendait des décrets pour interdire aux accusés les moyens de se justifier et de se défendre ; la preuve morale était déclarée suffisante, sans qu'il fût besoin de témoin ; tout homme indiqué comme suspect, fût-ce par la haine ou la jalousie personnelle, était livré au bourreau ; un moment on vit la guillotine dressée dans la salle même des séances du tribunal révolutionnaire et sur des pontons dans les ports, pour que l'exécution des condamnés allât aussi vite que la parole qui requérait leur mort. *Les têtes tombèrent comme des ardoises*, suivant l'expression de l'accusateur public Fouquier-Tinville.

Dans ce paroxysme de la fureur, les gages les plus récents

d'avoir dit qu'avec de pareils errements et de pareils moyens, Villaret-Joyeuse se proposait d'imiter la savante campagne navale de d'Orvilliers en 1778, qui elle-même avait pris pour modèle, mais sans servilité, sans routine, la fameuse campagne du Large de Tourville, en 1691. D'ailleurs, les circonstances, les causes, l'objet de la campagne qui allait s'ouvrir, n'avaient pas le plus léger rapport avec ceux de la campagne de 1778. Le vainqueur d'Ouessant, manœuvrant pour retenir la majeure partie des forces navales de la Grande-Bretagne en Europe, et pour inquiéter les Anglais en favorisant des menaces de descentes dans leur île, n'aurait pas employé les mêmes combinaisons s'il se fût agi d'occuper la mer, uniquement en vue de ménager l'heureuse arrivée de grands convois en France, comme ce devait être le but de Villaret; d'Orvilliers n'eût pas manœuvré devant Howe, en 1794, comme il avait fait devant Keppel en 1778. Les principes théoriques sont généraux en fait de guerre, mais ils sont loin d'être absolus : c'est au génie, au talent, à l'expérience de les commenter, d'en appliquer ou d'en laisser de côté telle ou telle partie, suivant les circonstances qui ne sont jamais parfaitement identiques. Mais Villaret-Joyeuse, comme tous les officiers sous ses ordres, ne devait pas se préoccuper d'autre chose que de se faire le répétiteur fidèle de la leçon qu'on lui avait mise en main. On voit quelquefois, à l'aide d'une grande pratique et d'un bon jugement, un homme d'un génie secondaire arriver aux mêmes combinaisons et aux mêmes résultats qu'un génie primesautier; par contre, on voit souvent que rien ne touche de si près à la routine que l'inexpérience et l'ignorance. Telle serait à peu près la situation morale des deux armées navales à leur première rencontre. Il n'y aurait peut-être pas de génie proprement dit du côté du vieux Howe et des Anglais, mais il y aurait, à coup sûr, une grande habitude et une grande science d'acquit. Du côté des Français, il n'y aurait malheureusement que des sortes d'enfants, jouant à la mer et au vaisseau, sur le tableau suranné qu'on leur avait fourni pour modèle. Que feraient-ils tous ces officiers de bateaux marchands, déguisés en capitaines de vaisseaux de ligne, si la perspicacité, le calcul de l'ennemi, moins que cela, un caprice du vent ou du flot apportait quelque modification à ce qui était prévu sur ce tableau? Ils

perdraient incontinent la tête, et roulant pour ainsi dire au gré de la vague indocile à leur inexpérience, ils ne sauraient, les uns que se laisser tomber aux mains de l'ennemi, les autres que s'engloutir dans le désastre de leur vaisseau. Que serait-ce encore si cette absence de vues et d'initiative de la part des amiraux, ce défaut d'éducation militaire et quelquefois d'obéissance dans un grand nombre d'officiers, cette insubordination dans la moitié des équipages, cette complète inhabitude de la mer dans l'autre moitié, se compliquaient de l'impérieuse et gênante incapacité des représentants du peuple que l'on allait embarquer, avec de pleins pouvoirs, à bord des escadres?

Déjà les représentants étaient tout-puissants dans les ports où ils absorbaient en eux les fonctions du commandant de la marine et de l'ordonnateur civil, et où leurs arrêtés avaient force de loi; ils allaient transporter cette autorité dictatoriale sur les escadres. Jean-Bon-Saint-André surtout brûlait d'ardeur de se montrer tour à tour comme organisateur et comme amiral. Il venait de prendre un arrêté pour le rétablissement de la discipline à bord des vaisseaux qui emportait des peines plus redoutables contre l'insubordination que celles de l'ancien code maritime, non pas de Louis XVI, naguère objet de tant de plaintes, mais de Louis XIV; on sentait maintenant le besoin de ramener à l'ordre, par la terreur, les équipages que l'on avait déchaînés contre leurs officiers; mais, par compensation, les nouveaux officiers devaient encourir les mêmes peines de discipline que les matelots, tels que les fers, la fosse aux lions, etc., indépendamment des peines afflictives (1).

On semblait peu compter sur l'honneur des officiers de la nouvelle marine. C'est pourquoi Jean-Bon-Saint-André fit rendre un décret, resté fameux par sa violence, celui du 14 pluviôse, an II (2 février 1794), qui déclarait traîtres à la patrie et punissait de mort le capitaine et les officiers des vaisseaux de ligne de la République qui auraient amené pavillon devant des vaisseaux ennemis, *quel qu'en fût le nombre*, à moins que le bâtiment ne fût maltraité au point qu'il courût risque de couler bas par la quantité d'eau introduite dans la cale, et qu'il ne restât que le temps nécessaire pour sauver l'équipage; et de même les capitaines et les officiers commandant les frégates, corvettes ou au-

tres bâtiments légers, qui se rendraient à une force non supérieure du double à la leur, et sans être dans l'état précité d'avaries. Ce décret, qui fut regardé à bon droit comme insensé par toutes les marines de l'Europe, loin d'empêcher les bâtiments de se rendre, hâta au contraire la reddition de plusieurs capitaines, impatients d'échapper, même au prix de la captivité sur une terre étrangère, à un code aussi sauvage (5). Un autre décret, marqué au même coin, ordonna de ne point faire de prisonniers sur l'ennemi, et de noyer jusqu'aux équipages des navires marchands que l'on prendrait. On ne trouva qu'un seul capitaine français pour obéir à un tel ordre (6).

Peu après, le 27 pluviôse an II (15 février 1794), Jean-Bon-Saint-André, sans se préoccuper des raisons de tactique navale qui avaient engagé la Constituante et, depuis encore, l'Assemblée législative, à n'apporter que des modifications dans l'ancien pavillon, en fit décréter la suppression dans toute son étendue, pour lui substituer, à dater du 1er prairial, sur tous les vaisseaux de la République, le pavillon formé tout entier des trois couleurs, disposées en trois bandes égales et verticales, le bleu attaché à la gauche du pavillon, le blanc au milieu, le rouge flottant dans les airs; les pavillons de beaupré et les pavillons ordinaires de poupe seraient disposés de la même manière; enfin, la flamme serait aussi aux trois couleurs, dont un cinquième bleu, un cinquième blanc et les trois cinquièmes rouges. En faisant donner le nouveau pavillon à la marine, le rapporteur, Jean-Bon-Saint-André, s'écria : « Braves marins! vous le défendrez : *cloué à la poupe de vos vaisseaux* (7), *vous ne souffrirez jamais qu'il soit amené, et vous punirez de mort le lâche qui oserait en concevoir le dessein.* Vous le recevrez des mains de la patrie, vous serez responsables envers elle du dépôt sacré qu'elle vous confie. Allez sur cet élément terrible, allez-y braver la foudre des tyrans; allez, ce signe vous assure la victoire; il est le présage de votre gloire et du triomphe de la République. »

Jean-Bon-Saint-André, qui s'était momentanément transporté à Paris, pour y faire accepter par le comité de salut public et la Convention toutes ses mesures prétendues réorganisatrices, fit aussi rendre des décrets relatifs à l'administration civile de la marine. Il commença un de ses rapports à ce sujet par accuser l'As-

semblée constituante d'avoir, sous l'influence de Malouet, augmenté, loin de les diminuer, le pouvoir et les priviléges des administrateurs civils, *ces hommes dangereux*, disait-il, avec lesquels on n'avait établi qu'*une organisation monstrueuse*. « Déjà, reprit-il, par un décret sage, mais insuffisant, vous avez voulu abattre les prétentions, rabaisser le luxe, et changer jusqu'aux dénominations des agents supérieurs de l'administration de la marine. Le titre de *chef principal* a été substitué à celui d'*ordonnateur;* l'uniforme trop riche a été changé en uniforme plus simple; les émoluments ont été diminués. Cependant un chef principal est encore un personnage trop important... » Là-dessus, décret qui supprime les chefs principaux des bureaux civils de la marine, et crée à la place des *agents maritimes et des inspecteurs civils de la marine*.

Mais ce n'était là qu'un nouveau moyen pour le représentant du peuple d'absorber de plus en plus tous les pouvoirs maritimes dans ses mains, et d'être le véritable ordonnateur, l'unique chef dans le port. Jean-Bon-Saint-André fut davantage : tantôt à Brest, tantôt à Paris, on le vit être le vrai ministre de la marine, donnant des leçons et des ordres au commissaire général plutôt qu'il ne lui demandait des avis et ne lui faisait part de ses actions. Cette position secondaire convenait à l'esprit insouciant et paresseux de Dalbarade. Au reste, il faut rendre cette justice à Jean-Bon-Saint-André, qu'il était doué d'une activité extraordinaire qui ne fut pas toujours stérile. On lui dut l'établissement d'écoles de canonnage de marine dans les ports de Cette, Bayonne, Paimbœuf, Granville et Dieppe, et celle d'instituteurs pour les mousses et les novices sur les bâtiments de 20 canons et au-dessus. Dans une de ses lettres à Dalbarade, il se vante d'avoir, en quatre jours, fait armer deux frégates, retirer des bassins et mâter deux vaisseaux et un brig, entrer et sortir deux vaisseaux (8).

Ce fut à l'époque où Jean-Bon-Saint-André réorganisait la marine à sa manière, que, dans la pénurie où l'on était depuis la catastrophe de Toulon, le célèbre ingénieur-constructeur Sané eut l'idée de tirer parti de quelques vieux vaisseaux de ligne, en les rasant de leur première batterie, en supprimant totalement les gaillards, et en ne leur conservant que trente canons de 36, ou mieux vingt-quatre à la première batterie. On appela cela des

vaisseaux-frégatés ou *rasés*. Les premières expériences en furent faites à Brest sur *le Brutus*, *le Pluton* et *l'Argonaute*, qui étaient abandonnés dans le port (9). Les Anglais ne tardèrent pas à imiter, à cet égard, les constructeurs français, restés, malgré la révolution, les premiers du monde.

Cependant les armées de terre ouvraient brillamment la campagne de 1794, du côté des Pyrénées et des Alpes. Dans le Roussillon, Dugommier bloquait le Port-Vendres, Collioure et le fort Saint-Edme, dont les Espagnols s'étaient emparés l'année précédente. Malgré un récent décret de la Convention, qui disait ne pas vouloir rendre la république de Gênes responsable de la violation des droits des neutres par les Anglais et de l'horrible attentat commis sur l'équipage de la frégate *la Modeste*, Bonaparte, devenu général de brigade, étendait ses opérations jusqu'au centre de cet État. Il s'était auparavant rendu maître d'Oneglia, ce nid de corsaires toujours renaissants qui poussaient leurs déprédations jusque sur les côtes de France. Du côté du Nord, après quelques échecs sans conséquences, on battait le duc d'York, le prince de Cobourg, le général Mack et l'archiduc Charles d'Autriche, c'est-à-dire les Anglais, les Allemands et leurs alliés, et Pichegru gagnait la grande bataille continentale de Hooglède. Enfin, dans l'Ouest, l'armée vendéenne, après avoir fait une inutile tentative sur Granville, dans l'espérance déçue qu'une escadre anglaise, aux ordres de lord Moira, serait là pour lui tendre la main, avait éprouvé deux défaites décisives au Mans et à Savenay, à la fin de l'année précédente ; le principal de ses généraux, Charette, après s'être emparé des îles de Bouin et de Noirmoutiers, s'en était vu chasser ; et trois autres des plus illustres chefs vendéens, La Rochejaquelein, Stofflet et Bernard de Marigny (10), en étaient réduits à traîner une existence de plus en plus aventureuse et précaire, avec les rares débris qu'ils avaient pu rassembler chacun de son côté. Ce n'était déjà plus la Vendée, c'était la *chouannerie* (11).

Il eût été à désirer pour la République que ses affaires allassent aussi bien sur mer que sur terre. Par malheur, il en devait être autrement.

Toutefois, la campagne navale de 1794 commença par quelques affaires de détail fort honorables pour le pavillon national. La

petite flottille aux ordres de Castagnier, du côté de Dunkerque, fit beaucoup de prises, tant sur les Espagnols et les Hollandais que sur les Anglais. Une division de frégates, commandée par Duchesne-Gohet, opéra de plus nombreuses et importantes captures encore dans la Manche. Le vaisseau *le Duquesne*, capitaine Vence, rentra à Toulon avec une prise espagnole chargée de sommes considérables en or et en argent. Vence, que l'on avait si indignement accusé de trahison, fut nommé contre-amiral. Les corsaires de Marseille recommençaient leurs excursions dans la Méditerranée avec une supériorité presque constante.

Dans le même temps, trois frégates françaises et une corvette, *la Pomone*, *l'Engageante*, *la Résolue* et *la Babet*, détachées de la division Duchesne-Gohet, et se rendant de Cancale à Brest, furent rencontrées, le 23 avril, à la hauteur de l'île Guernesey, par la division anglaise du commodore Warren, alors composée des cinq frégates de 36 à 38 canons, *la Flora*, *la Nymph*, *la Concorde*, et *le Melampus*. Une action très-chaude s'engagea. *La Pomone*, de 44 canons, capitaine Pévrieux, fut attaquée tout à la fois par *la Flora* et *le Melampus*, dont elle soutint héroïquement le feu; elle démâta en partie la première, qui fut obligée d'aller se réparer et ne s'attaqua plus ensuite qu'à la corvette *la Babet*; *le Melampus* était aussi sur le point d'être mis hors de combat, quand *l'Arethusa* vint relever *la Flora*, et placer de nouveau *la Pomone* entre deux feux. Le brave Pévrieux ne désespérait pas encore de lui-même ni de ses gens. Mais par malheur *la Pomone* perdit son grand mât qui entraîna dans sa chute le mât d'artimon, tandis que, d'autre part, un incendie se déclarait à bord. Le capitaine Pévrieux est tour à tour à ses pompes et à ses canons; il déploie une activité admirable, et continue à se défendre pendant trois heures contre des adversaires sans cesse renaissants. Il ne se rend enfin que ras comme un ponton, et quand le feu et l'eau sont tout près de brûler et de submerger son équipage. La corvette *la Babet*, de 22 canons, capitaine Belhomme, n'amena non plus pavillon devant *la Flora*, qu'après avoir lutté avec acharnement contre cette frégate de 38 canons. *L'Engageante*, capitaine Desgarceaux, attaquée par deux des frégates ennemies, se défendit aussi pendant plusieurs heures; elle avait complétement dégréé *la Nymph*, quand elle tomba à son tour devant *la Concorde*,

accourue toute fraîche au secours de celle-ci. Quant à *la Résolue*, elle s'était échappée presque sans coup férir, ce qui entraîna la suspension de Montalan, son capitaine.

Mais des événements plus importants allaient avoir lieu sur mer. La France était en proie à une disette affreuse; la République redoutait plus la perte des subsistances qu'elle attendait du dehors dans différentes directions, que toutes les armées de la coalition. Le contre-amiral Vanstabel avait appareillé de Brest, au mois de janvier, avec deux vaisseaux et une frégate, pour aller réunir en convoi sur les côtes des États-Unis d'Amérique, puis amener en France, des navires chargés de blé et de farine. A son arrivée à Norfolk en Virginie, il avait trouvé la frégate *l'Embuscade*, passée sous le commandement du lieutenant Émeriau, qui déjà avait rassemblé sous son pavillon un grand nombre de bâtiments. Il les prit sous sa garde, et ayant élevé en peu de temps son convoi au nombre de soixante-dix navires, il mit à la voile d'Amérique dans le courant d'avril 1794.

Des deux côtés de la Manche on était aux aguets de ce convoi nourricier : les Anglais pour l'intercepter, les Français pour en protéger l'entrée. On dépêchait des frégates fort loin au-devant de lui pour en avoir des nouvelles, et les deux grandes flottes de France et d'Angleterre dans l'Océan, la première aux ordres de Villaret-Joyeuse, assisté du représentant Jean-Bon-Saint-André, la seconde aux ordres de lord Howe, étaient prêtes à sortir pour engager une action décisive au sujet de ce convoi.

Villaret-Joyeuse, autorisé par Jean-Bon-Saint-André, avait donné au lieutenant de Linois (12), revenu depuis peu de la mer des Indes, où il était employé dans la division Saint-Félix, le commandement de la frégate *l'Atalante*, de 38 canons, de la corvette *la Levrette*, de 22 canons, et du brig *l'Épervier*, de 18. Cette petite division eut pour mission de se trouver sur la route du grand convoi, pour donner avis à Vanstabel que cinq vaisseaux de ligne, aux ordres du contre-amiral Nielly, croisaient dans le but de protéger son entrée à Brest. Arrivé au point qui lui avait été assigné, Linois fit immédiatement trois prises, mais refusa le premier de se soumettre au décret qui interdisait de faire des prisonniers. Il envoya même les Anglais dans les ports de France, avec tous les égards dus à leur infortune; ce fut leur salut : car les

commissaires n'osèrent pas faire exécuter dans le port ce qu'ils se flattaient de pouvoir mettre sur le compte de la fureur des combats. Peu après, Linois essuya une tempête qui sépara de lui le brig *l'Épervier*. Ses ordres lui ayant prescrit de reconnaître du plus près possible les voiles réunies qu'il découvrirait, il tomba dans un convoi de vingt-huit bâtiments ennemis qui lui donnèrent la chasse. Poursuivi par deux vaisseaux de ligne, *le Swiftsure* et *le Saint-Alban*, il fit signal de liberté de manœuvre pour *la Levrette*, à laquelle *le Saint-Alban* s'attacha plus particulièrement. *Le Swiftsure*, de 74 canons (13), s'occupa de *l'Atalante* qui, fort avariée dans sa mâture par la dernière tempête, ne pouvait guère mettre à profit sa légèreté pour l'éviter. Un calme plat qui survint ne laissa bientôt plus à *l'Atalante* que le moyen de se sauver à l'aide des avirons de galères. Et cependant le vaisseau de ligne la tenait, depuis plusieurs heures déjà, à portée de son feu, auquel elle ne pouvait répondre que par deux canons de retraite du calibre de six. La chasse dura ainsi, sans discontinuer, deux jours et deux nuits, durant lesquels les ressources de Linois reculèrent, de manière à faire espérer un salut complet, l'heure décisive de *l'Atalante*. Une petite brise éloigna un moment la frégate de son redoutable adversaire qui était un des plus fins voiliers de la marine britannique. Mais dans l'après-midi du 7 mai, il fallut reprendre le combat. *L'Atalante* avait déjà deux canons de démontés dans sa batterie et un de coupé sur son gaillard d'arrière. Le capitaine Boyls, du *Swiftsure*, admirant la conduite du commandant de la frégate française, depuis trois jours et deux nuits qu'il le poursuivait en la canonnant, lui criait, en le hélant, qu'il avait fait au delà de ce qu'exigeaient son honneur et celui du pavillon; mais Linois ne répondait qu'à coups de canon. Son second, le brave César Bouraine, blessé dès le commencement de l'action, ne quittait pas son poste, et présageait dès lors son glorieux avenir. Le commandant, à son tour, fut atteint au visage par un fragment de bastingage qui le renversa. Cependant le feu se ralentissait nécessairement dans la batterie de *l'Atalante*; l'eau entrait abondamment dans la cale. Il n'y avait plus personne pour servir les pompes ni les canons. Le quatrième jour, au matin, l'intrépide Linois, non pour son propre salut, mais pour celui des braves qu'il voulait conserver à la France, jugeant avoir

suffisamment rempli les dispositions du décrét du 14 pluviôse, permit de cesser le feu. On lui demanda s'il fallait amener le pavillon que l'on avait cloué à la corne d'artimon. « Laissons ce soin à l'ennemi, » répondit-il (14). En ce moment, un boulet coupa la corne d'artimon et le pavillon tomba. On criait du vaisseau à Linois de mettre ses canots à la mer; mais ils étaient criblés, ainsi que ses manœuvres; il ne put même pas carguer ses voiles. Un canot anglais vint le prendre, pour le conduire à bord du *Swiftsure*. Le capitaine Boyls, à qui il présenta son épée, la lui rendit aussitôt, en lui disant : « On ne désarme pas un brave tel que vous. » *L'Atalante* n'était plus qu'une sorte de carcasse qui faisait trente-deux pouces d'eau à l'heure quand la mer était parfaitement belle, et sept pieds à l'heure quand elle était mauvaise. Ce fut par miracle qu'elle parvint, ainsi avariée, jusqu'à Cork, en Irlande, avec *le Swiftsure*. Tel fut le premier fait d'armes de Charles-Alexandre-Léon Durand de Linois, né à Brest, le 27 janvier 1761, entré comme volontaire dans la marine, le 1er avril 1776, passé au service du port après avoir fait la guerre de l'indépendance d'Amérique, et heureusement rappelé sur les vaisseaux par la révolution. Dès ce temps, son caractère énergique, son âme fortement trempée comme son corps, son esprit fécond en ressources, sa valeur à toute épreuve, annonçaient l'éminent marin qu'on le vit être lorsque après dix mois d'une prison adoucie par des égards mérités, il fut rentré en France.

D'autres frégates et bâtiments légers eurent aussi des rencontres avec des vaisseaux anglais, mais de moindre force que *le Swiftsure*. Ainsi fut la frégate *la Sibylle*, capitaine Rondeau, qui ne se rendit au *Romney*, de 50 canons, qu'après un vif combat.

On a vu que le contre-amiral Nielly croisait, avec cinq vaisseaux, pour attendre Vanstabel. Le 10 avril, ayant son pavillon sur *le Sans-Pareil*, de 80 canons, il s'était emparé d'un convoi anglais de quatorze voiles, qui se rendait de Guernesey à Terre-Neuve, et de la frégate *le Castor*, de 32 canons, capitaine Trowbridge, servant d'escorte, mais, peu après, *le Castor*, passé sous le commandement du capitaine français Lhuillier, fut repris par la frégate anglaise *le Carysfort*. Le convoi lui-même retomba aux mains d'une division ennemie de six vaisseaux, avec la corvette

le Maire-Guiton, qui le conduisait en France. Ce n'était pas toutefois sa dernière aventure; car le vaisseau *le Patriote*, capitaine Lucadou, détaché de la division Nielly, l'ayant rencontré de nouveau qui reprenait la route d'Angleterre, sous l'escorte de cette corvette dont l'ennemi avait changé l'équipage, s'en empara encore, et définitivement ce fut en France qu'il arriva.

Cependant, la flotte aux ordres de Villaret-Joyeuse et de Jean-Bon-Saint-André était sortie de Brest le 17 mai, peu de temps après que l'armée navale d'Angleterre, commandée par l'amiral Howe, avait fait voile de la rade de Sainte-Hélène, et qu'une division de six vaisseaux et quatre frégates s'était détachée du gros de cette armée, sous les ordres du contre-amiral anglais Montagu, pour accompagner des convois, en suivant la route parallèle au cap Finistère.

L'armée navale de France, en mettant à la mer, avait pour mission spéciale d'aller au-devant du grand convoi d'Amérique, sur les îles Coves et Flores, deux des Açores, lieu du rendez-vous. « Ce plan étant déterminé, Villaret et Jean-Bon-Saint-André auraient dû, en attendant le contre-amiral Vanstabel, faire évoluer et manœuvrer dans cette station pour exercer les équipages, et aussitôt que le convoi aurait paru, le ranger sous leur escorte pour le conduire en bon ordre à Brest. S'ils avaient, chemin faisant, rencontré la flotte anglaise, ils l'auraient alors combattue de manière à ce que, pendant l'action, le convoi eût continué sa route avec les deux vaisseaux de Vanstabel. Voilà, dit le contre-amiral Kerguelen, quelles étaient les règles de la tactique et les principes de la marine. » Mais au lieu de se porter immédiatement sur les Açores où, par parenthèse, Vanstabel et son convoi croisaient déjà en l'attendant, toute la flotte de France passa son temps à aller à la recherche des cinq vaisseaux de Nielly, qui l'auraient pu rejoindre au point de rendez-vous, et à donner la chasse à quelques bâtiments de commerce ennemis. Un des vaisseaux de Nielly, *le Patriote*, capitaine Lucadou, se rallia à elle, le 19 mai.

Villaret et Jean-Bon-Saint-André faisaient une fâcheuse consommation de frégates. Ils en avaient établi une chaîne derrière eux, le long de la côte de France, pour la protection des arrivages, et ils en avaient disposé devant eux, pour éclairer leur marche,

un assez grand nombre en éventail. Mais celles-ci, une fois qu'elles étaient à une certaine distance de la flotte, rompaient sans aucun souci les branches de cet éventail; leurs commandants, n'ayant pas une ombre d'idée des exigences de la grande guerre, donnaient la chasse au premier navire marchand qu'ils rencontraient; on n'en entendait plus parler la plupart du temps que pour savoir qu'ils s'étaient fait prendre avec le bâtiment qu'on leur avait confié (15). C'était au point que les frégates françaises se chassaient entre elles, et que *la Galatée* faillit engager un combat avec *la Tamise*, prise anglaise. Mais Jean-Bon-Saint-André, qui se plaignit depuis de ces chasses, était alors le premier à les ordonner, et, quoique l'ordre de marche depuis la sortie de Brest eût l'air d'être prescrit sur trois colonnes, on peut dire que la flotte allait au hasard; les vaisseaux de ligne eux-mêmes recevaient à chaque instant ordre de chasse, ce qui d'une part exposait ces vaisseaux isolés à être pris, et de l'autre l'armée navale à être attaquée dans un état d'affaiblissement.

On dut, il est vrai, quelques captures à ce fâcheux système. Un convoi de cinquante-trois navires hollandais fut rencontré sous l'escorte d'une frégate et d'une corvette; on s'empara, non tout d'un coup, mais successivement, d'une vingtaine de bâtiments; et, deux ou trois jours après, la frégate ennemie tomba au pouvoir de la frégate française *la Proserpine*, après une demi-heure de combat. Dix de ces prises étant tombées ensuite aux mains de l'amiral Howe, il les fit tout bonnement brûler, au lieu de les amariner, pour ne s'affaiblir ni en équipages ni en bâtiments de guerre; ce fut son système tout le temps de sa route. Du côté des Français, au contraire, on s'affaiblissait d'un bâtiment de guerre pour escorter chaque prise pour ainsi dire que l'on faisait. Dans l'entraînement de la chasse, on alla jusqu'à s'emparer de plusieurs navires neutres que l'on fut obligé de relâcher, et à l'occasion desquels il fallut encore employer des frégates pour porter des excuses. Outre cela, il n'était pas de jour qu'il n'arrivât de graves avaries par le fait de l'inexpérience des officiers et des équipages (16).

Le 9 prairial (28 mai 1794), au matin, la flotte française courait vent arrière, toujours à la rencontre de la division Nielly, quand on signala la flotte d'Angleterre. On crut y compter trente

vaisseaux de ligne, parmi lesquels quatre trois-ponts; mais on put s'assurer plus tard qu'elle n'était que de vingt-sept vaisseaux, sans compter beaucoup de frégates et de bâtiments légers. En ce moment, la flotte de la République ne se composait que de vingt-trois vaisseaux, en y comprenant *le Patriote*, séparé de la division Nielly, et de quelques rares frégates et corvettes, la plupart de ses bâtiments légers étant dispersés.

Les deux armées ne se furent pas plutôt reconnues, qu'à quatre lieues de distance l'une de l'autre, elles se formèrent dans l'ordre renversé (17), sur la ligne du plus près du vent (18), les amures à bâbord (19). Les Anglais revirant en échiquier (20) pour prendre le même bord que les Français, Villaret ordonna de virer vent devant par la contre-marche (21). La journée se passa en évolutions. L'escadre légère de l'ennemi, forte de cinq vaisseaux, qui allait en avant, et l'arrière-garde française se trouvèrent seules engagées à la chute du jour. Villaret ne s'attendait pas à cette hardie agression de l'avant-garde anglaise, qui était à trois lieues du reste de l'armée de Howe; il fit le signal à la sienne de forcer de voiles, et le corps de bataille suivit naturellement ce mouvement (22).

Le Révolutionnaire, dont la conduite méritait d'être mieux appréciée qu'elle ne le fut par Jean-Bon-Saint-André, après avoir eu affaire d'abord au *Bellérophon*, qu'il mit hors de combat, se vit en butte à la fois aux coups du *Russel*, du *Marlborough*, du *Thunderer* et de *l'Audacious*, accourus pour venger leur compatriote. *Le Révolutionnaire* soutint ce quadruple choc avec autant d'énergie que de constance. Enfin quelques vaisseaux de l'arrière-garde française étant venus prendre part à l'action, et ayant forcé trois des vaisseaux ennemis à se retirer, *le Révolutionnaire* n'eut plus en face de lui que *l'Audacious*, avec lequel il prolongea la lutte, seul à seul, fort avant dans la nuit, jusqu'à ce qu'il l'eût contraint à regagner tout désemparé les ports d'Angleterre; tandis que lui-même, ayant aussi beaucoup souffert, il rejoignait les ports de France et affaiblissait d'autant l'armée de la République.

La marche désordonnée de celle-ci, en retardant la formation de la ligne de bataille, avait empêché Villaret de mettre à profit l'avantage du vent. Avec une ligne promptement formée, il eût

été possible de primer les Anglais de manœuvre et de les couper, comme ils firent eux-mêmes plus tard des Français.

Le 10 prairial (29 mai 1794), on vit l'armée ennemie à deux lieues sous le vent. Villaret s'employa sagement d'abord à conserver l'avantage de sa position sur Howe, qui manifesta, dès le début, l'intention de gagner le vent, selon l'habitude des amiraux de sa nation, de tout temps peu disposés à accepter un combat sous le vent. Howe, toutefois, encouragé autant par l'inexpérience des républicains que par sa supériorité de cinq vaisseaux, devait tendre à obtenir l'avantage qu'il convoitait, d'une manière plus audacieuse que ses prédécesseurs. Au lieu de tourner la ligne française, il résolut de la couper, et fut servi à souhait par l'imprudence de Villaret qui, au lieu de faire arriver son armée tout ensemble en dépendant (23) sur l'ennemi, de déployer en même temps la totalité de ses forces et d'empêcher son adversaire, en le serrant, de continuer sa manœuvre pour gagner le vent, donna seulement le signal de l'attendre de pied ferme (24). La ligne française, en ne sachant pas se conserver et en laissant partout des espaces inégaux, favorisa encore les projets de l'ennemi. Heureusement, ce jour-là, les capitaines anglais, tout accoutumés qu'ils étaient aux grandes évolutions navales, firent preuve eux-mêmes de peu de capacité (25), et, non-seulement ils ne surent pas tirer tout le parti possible des fautes de leurs adversaires, mais ils auraient été perdus si, manœuvrant aussi mal, ils eussent eu affaire aux anciens marins français. Howe, qui venait de donner le signal à onze de ses vaisseaux d'arriver successivement pour couper l'armée de Villaret, put craindre un moment de les voir envelopper par celle-ci qui avait encore l'avantage du vent. Il semblait en effet qu'ils vinssent se livrer aux républicains; *le César*, entre autres, capitaine Molloy, aurait dû être pris cent fois pour une. Mais, au contraire, l'armée républicaine parut complétement déroutée par la manœuvre inattendue des Anglais. *Le Montagnard*, tête de son avant-garde, ayant mal engagé l'action, à dix heures du matin, et n'ayant pas ensuite obéi aux signaux de l'amiral, un grand désordre s'ensuivit qui se communiqua de l'avant-garde à toute la ligne française. Toutefois, cette audacieuse trouée ne se fit pas sans coûter cher à l'ennemi. Quatre de ses vaisseaux, *le Royal-Georges*, *la Queen*, *l'Invincible* et *le Bel-*

lérophon, dont un vice-amiral et deux contre-amiraux, furent complétement désemparés.

Villaret ayant demandé par signal à son avant-garde si elle pourrait virer vent devant (26), et la réponse s'étant fait attendre plus d'une heure, l'amiral Howe eut tout le temps nécessaire pour le primer de manœuvre; revirant lui-même, il se porta sur l'arrière-garde française, et se conquit définitivement l'avantage du vent. Ce fut seulement alors que Villaret prit le parti de faire virer son armée en même temps, commençant lui-même l'évolution avec son vaisseau, et, pour plus de promptitude, ordonnant la ligne de vitesse sans observer de rang. Cette manœuvre, quoique tardive, eut lieu d'une manière satisfaisante, et permit de secourir et de dégager deux vaisseaux de l'arrière-garde, *l'Indomptable* et *le Tyrannicide*, capitaines La Mesle et d'Ordelin, qui, séparés du reste de la flotte et enveloppés de toutes parts, se comportaient avec une énergie et un héroïsme admirés même de l'ennemi.

L'amiral Howe, mécontent de ses capitaines, ne tira donc d'autre avantage de l'engagement du 10 prairial que d'avoir gagné le vent. C'était peu pour une affaire qui, commencée à dix heures du matin, n'avait fini qu'à dix heures du soir. En l'état où avait été laissée l'avant-garde anglaise, il semblait même que la victoire fût restée aux Français, et elle eût passé pour telle s'il n'y avait point eu d'autre engagement. Mais Howe se promettait d'exécuter bientôt, avec plus de succès, sa manœuvre de traverser la ligne républicaine, et Villaret, abusé par une trompeuse apparence de succès, ne disposa rien pour se garantir d'un pareil genre d'attaque.

Le lendemain, le contre-amiral Nielly se rallia à l'armée de Villaret avec trois vaisseaux seulement, un quatrième, *l'Audacieux*, ayant été détaché de sa division (27), avec deux frégates, pour donner la chasse à un gros vaisseau désemparé, dont il avait eu connaissance, mais qui n'était autre que *le Révolutionnaire*.

Après avoir été masquées l'une à l'autre pendant les deux jours suivants par un brouillard intense, les armées rivales s'étant entrevues, le 12 prairial, dans une éclaircie, la surprise de Villaret et de ses capitaines fut extrême : car ils n'avaient pas cru que

l'ennemi les eût suivis et eût eu la pensée d'engager une nouvelle affaire. Comme il n'était pas possible à présent, d'après les dispositions de Howe, de douter que l'attaque ne recommençât le lendemain, Villaret forma son ordre de bataille les amures à bâbord, désormais sous le vent de son adversaire qui le serrait de près et qui ne voulait, à aucun prix, lui laisser éviter une troisième et décisive action.

L'armée navale de la République, affaiblie de *l'Indomptable* et du *Montagnard*, retournés à Brest pour cause d'avarie, ainsi que du vaisseau frégaté *le Brutus* et de plusieurs bâtiments légers, se composait alors de vingt-six vaisseaux, dont un, *le Tyrannicide*, remorqué par la frégate *la Seine*, était obligé de se tenir un peu en arrière de la ligne, en raison du dégât qui avait été fait dans ses agrès le 10 prairial. Cinq frégates et deux corvettes complétaient l'armée de la République (28).

L'armée navale d'Angleterre se composait aussi de vingt-six vaisseaux, mais dont un, *le Caron*, servait d'hôpital, de onze frégates et de beaucoup d'autres bâtiments légers qui devaient lui être d'une immense utilité pour porter les ordres, observer les mouvements, donner les secours et la remorque aux vaisseaux désemparés (29).

Quant au nombre des canons, il se balançait à peu près sur les deux flottes, si l'on ne tenait pas compte de ceux des frégates anglaises.

Le 13 prairial au matin (1er juin 1794), le vent étant presque sud, la brise modérée et la mer très-calme, les Français attendirent, en panne et les amures à bâbord, la flotte anglaise, *avec leur résolution accoutumée*, suivant l'expression de l'amiral Howe, plus équitable que les historiens de son pays.

L'ennemi se forma promptement sur le même bord que l'armée de la République. Howe apporta, dans l'ordre de sa ligne, les changements nécessaires pour que ses plus forts vaisseaux fussent opposés aux plus forts vaisseaux de Villaret. Comme on le vit faire depuis à Nelson qui en cela, de même qu'en beaucoup d'autres choses, ne fut que son imitateur, Howe désigna d'avance à chaque capitaine son adversaire dans la ligne française. Il fit connaître, par des signaux, que son intention était de couper celle-ci sur plusieurs points et d'engager sous le vent les vaisseaux répu-

blicains. Il donna ordre à son avant-garde et à son arrière-garde d'attaquer, celle-là l'avant-garde, celle-ci l'arrière-garde des Français, tandis que lui-même il se porterait contre leur corps de bataille.

Villaret-Joyeuse, voyant venir l'armée anglaise toutes voiles dehors, en trois divisions et en dépendant, comme il aurait dû faire lui-même dans la journée du 10 prairial, lorsqu'il avait l'avantage du vent, fit signal de serrer la ligne française, et conserva ce signal pour son arrière-garde.

C'est alors que les Anglais entreprirent de couper son armée sur quatre points : le premier par *le Bellérophon*, contre-amiral Pasley, entre *le Gasparin*, capitaine Tardy, et *l'America*, capitaine L'Héritier, second et troisième vaisseau de l'avant-garde aux ordres de Joseph Bouvet ; le second, par *le Barfleur*, contre-amiral Bowyer, entre *le Trajan*, capitaine Dumoutier, et *le Tyrannicide*, capitaine d'Ordelin, premier et deuxième vaisseau du corps de bataille commandé par Villaret ; le troisième, par *la Queen-Charlotte*, amiral Howe, entre *la Montagne*, montée par Villaret en personne, et *le Jacobin*, capitaine Gassin ; enfin le troisième par *la Queen*, contre-amiral Gardner, entre *le Républicain*, monté par le contre-amiral Nielly, commandant l'arrière-garde française, et *le Sans-Pareil*, capitaine Courand.

L'arrivée de l'ennemi fut très-bien soutenue par les trois vaisseaux de l'avant-garde, *la Convention*, *le Gasparin* et *l'America*, ainsi que par *le Terrible*. *Le Gasparin* s'appliqua surtout à ne point se séparer de *la Convention*, son chef de file, dont il était le matelot d'arrière (30), et *l'America* fit tous ses efforts pour serrer de près *le Gasparin*.

Le feu commença à neuf heures du matin par les vaisseaux français. La distance étant un peu ouverte entre *la Convention* et *le Gasparin*, le capitaine Allary, du premier de ces vaisseaux, fit signal au capitaine Tardy, du second, d'augmenter de voiles. Bientôt le feu et la fumée masquant les deux armées aux deux bâtiments, *la Convention* ne vit plus que son matelot d'arrière qui le serrait beaupré sur poupe. *Le César*, vaisseau de tête anglais, étant venu par son travers, elle le combattit chaudement, tandis que *le Gasparin*, attaqué par *le Bellérophon*, ne se défendait pas avec moins de vigueur. *La Convention* ayant fait lâcher prise au

César, dont elle abattit le hunier, celui-ci, quand il se fut un peu réparé, s'unit au *Leviathan* contre *l'America*, qui avait eu un moment aussi affaire au *Bellérophon*, capitaine L'Héritier; lord Hugh Seymour, qui commandait *le Leviathan*, fut fort longtemps avant de pouvoir chasser le capitaine L'Héritier de la ligne française; enfin ayant réussi à faire tomber son adversaire sous le vent, il le suivit; mais *l'America* ne perdit pas l'espérance de ressaisir sa position; quoique se trouvant bientôt seul entre trois vaisseaux ennemis, quoique sans mâts, sans voiles, privé de l'usage de son gouvernail qui était embarrassé et de la plupart de ses manœuvres, ce vaisseau se disposa non-seulement à recevoir l'abordage du *Leviathan*, mais à le lui donner lui-même, s'il était possible. A cet aspect, son ennemi changea tout à coup d'allure et s'éloigna. En définitive, les Anglais ne purent séparer *la Convention* ni *le Gasparin*. Quant au *Téméraire*, capitaine Morel, il plia au premier choc. Mais, en revanche, *le Terrible*, où se signalèrent le contre-amiral Joseph Bouvet et son capitaine de pavillon Julien Le Ray, faisait merveilles; par sa contenance ferme et son grand air de commandement, il effaçait parfois le vaisseau-amiral du corps de bataille; ses mouvements étaient dégagés, précis, son artillerie bien dirigée frappait juste et fort. L'intrépide contre-amiral prêta côté à trois vaisseaux, dont un, *le Royal-Sovereign*, monté par l'amiral Graves qui reçut une blessure à la main. *Le Royal-Sovereign* fut démâté par le feu du *Terrible;* et quoique celui-ci dût finir par être réduit à un état semblable, on le retrouvera néanmoins à son poste jusque après l'action, et ne désespérant pas encore de lui-même. Tant de constance et d'énergie feraient alors son salut.

Si tous les vaisseaux se fussent conduits, dès le début, comme les trois premiers vaisseaux d'avant-garde, comme *le Terrible*, chef de cette avant-garde, et comme *l'Impétueux*, le sort de la journée eût été bien différent.

L'Impétueux, capitaine Douville, qui était placé entre *le Mucius*, capitaine Larreguy, et *le Terrible* qu'il serrait de très-près, fut en butte, dès le commencement de l'action, aux bordées du *Marlborough*, capitaine Berkeley. *Le Mucius* en se réunissant à *l'Impétueux* et en manœuvrant convenablement aurait pu amener la réduction du vaisseau anglais; mais s'étant tenu très-éloigné du

feu, il laissa à l'ennemi la facilité de passer entre deux. Depuis ce moment, *l'Impétueux* fut sans cesse obligé de se battre des deux bords contre deux vaisseaux anglais qui l'avaient enfilé de l'arrière à l'avant de plusieurs volées de coups de canon et qui se tinrent longtemps par ses hanches. De reste, il servait un feu magnifique, et ses adversaires en étaient hachés; la flamme se déclara dans le petit hunier et ne s'éteignit que lorsque le mât tomba à la mer. Le brave capitaine Douville étant dangereusement blessé, se fit remplacer par le lieutenant La Coste qui eut lui-même presque aussitôt la mâchoire fracassée. La Coste, après s'être fait panser, voulut reprendre son service; mais au bout d'un quart d'heure une hémorragie le força de le quitter. Le lieutenant Treillard suppléa à son tour le capitaine Douville. *L'Impétueux* perdit son mât de misaine; mais, peu après, il démâta lui-même un vaisseau ennemi du petit mât de hune et du beaupré. A dix heures trois quarts, un trois-ponts anglais, qui venait à contre-bord, l'aborda de long en long à bâbord, et le tint durant un quart d'heure dans cette position désavantageuse. Son feu cependant continuait avec fureur et de si près que les chargeurs des deux vaisseaux s'arrachaient leurs écouvillons. *L'Impétueux*, pour supplément de mésaventure, fut accidentellement abordé à l'avant du même côté par un vaisseau français. Pendant ce temps, un trois-ponts ennemi, qui le tenait par la hanche de tribord à portée de pistolet, l'abîmait tout à l'aise; il ne pouvait lui riposter, non plus qu'à un autre vaisseau qui le tenait par la joue de tribord. Enfin, *l'Impétueux* fut démâté de son grand mât et de son mât d'artimon qui tombèrent à tribord sur son avant et sur son arrière; cette chute fut bientôt suivie de celle du beaupré. Le lieutenant Treillard fit placer le pavillon, qui avait été entraîné dans cette chute, sur le tronçon du mât d'artimon, aux cris de : *Vive la République!* Pour comble de malheur, les boulets rouges des Anglais mirent le feu en quatre endroits de *l'Impétueux*. Treillard fit noyer les poudres avoisinant le plus ces foyers d'incendie, que l'on vint, avec beaucoup de peine, à bout d'étouffer. Ras comme un ponton, *l'Impétueux* lançait encore ses foudres. *Le Marlborough*, de 74, qui s'était entêté à le battre par le travers, fut laissé sans un bois debout, selon l'expression d'une relation anglaise, et ce vaisseau implora le secours de la frégate *l'Aquilon*

pour s'éloigner du champ de bataille. Cette héroïque défense fit abandonner *l'Impétueux*, vers une heure et demie de l'après-midi. Treillard, resté seul sur le gaillard d'arrière, quoiqu'il eût l'os du bras fracturé, descendit alors dans la batterie basse pour y faire éteindre complétement l'incendie qui menaçait de recommencer.

Si *le Mucius* avait eu le tort, dont l'accusait *l'Impétueux*, de n'avoir pas suffisamment serré ce dernier, il ne s'en était pas moins vaillamment comporté. On en put juger quand on le vit sortir d'entre les tourbillons de fumée qui l'enveloppaient, tout criblé et entièrement démâté. *L'Éole* ayant repoussé un vaisseau ennemi qui l'avait attaqué par son travers, crut devoir arriver pour seconder *le Mucius*, son chef de file, au moment où celui-ci se trouvait entre deux feux et combattu de si près par un Anglais sous le vent, qu'il n'y avait plus de passage entre lui et le vaisseau ennemi. Dans ce moment le capitaine, Bertrand-Keranguen, reçut un coup mortel. Le premier lieutenant Benoist lui succéda et fit continuer la manœuvre commencée par *l'Éole*. Ce vaisseau arriva en poupe de *la Defence*, capitaine Gambier, combattant sous le vent du *Mucius*, lui envoya, à demi-portée de pistolet, une bordée terrible, la prolongea ensuite sous le vent, l'attaqua par le travers, et la démâta de son mât de misaine, de son grand mât de hune et de son mât d'artimon. A midi environ, le vaisseau anglais étant réduit à demander la remorque de la frégate *le Phaéton*, le nouveau commandant de *l'Éole* arriva de deux quarts pour éviter la chute de sa mâture compromise par la perte de ses étais et d'une partie de ses haubans. *Le Tourville*, de 74, n'était pas de force à tenir longtemps contre *l'Imprenable*, de 90, monté par le contre-amiral Caldowel; mais l'incapacité flagrante de ses chefs ajoutait encore à son impuissance. Ce vaisseau, dont le commandant devait être emprisonné, puis destitué, ne parut songer qu'à échapper le plus tôt possible au feu de l'ennemi.

Le Trajan, capitaine Dumoutier, tête de file du corps de bataille de Villaret, ayant à la remorque *le Tyrannicide*, devait être aussi accusé, dans la personne de son commandant, d'avoir quitté son poste avant l'heure; mais on l'excuserait alors en partie sur les mouvements du *Tourville*, son chef de file, comme dernier vaisseau de l'avant-garde, qu'il prit à tâche de ne point abandonner et de serrer du plus près possible; on aurait aussi

égard à la gêne extrême que lui avait fait éprouver la lourde masse qu'il traînait. *Le Juste*, de 80 canons, capitaine Blavet, matelot d'avant de l'amiral, avait eu, dès le début, par son travers au vent, deux vaisseaux ennemis, *le Barfleur*, de 98 canons, monté par le contre-amiral Bowyer, et *l'Invincible*, de 74, capitaine Pakenham; ce dernier tenta de couper la ligne sur l'avant du *Juste*, et n'y réussit pas; *le Juste* serra de si près son matelot, qu'il força *l'Invincible* à reprendre sa première position. Mais bientôt il reçut, à plusieurs reprises, la bordée de *la Queen-Charlotte*, vaisseau-amiral de Howe, qui venait en dépendant sur *la Montagne; le Juste* fut abîmé par ce cent-dix canons, le capitaine Blavet fut dangereusement blessé, et plusieurs de ses hommes tombèrent morts. Les lieutenants Cambernon et Prévert prirent le commandement à la place de Blavet. *Le Juste* perdit de vue *la Montagne* au milieu de la fumée. S'étant vu de nouveau en butte aux coups du *Barfleur* par sa hanche de tribord, il se battit contre ce vaisseau pendant plus d'une demi-heure, et le démâta de son mât de misaine et de son grand mât de hune. Le contre-amiral Bowyer eut une jambe emportée, comme ailleurs le contre-amiral Pasley. De son côté, *le Juste* ayant perdu son grand-mât et son mât d'artimon, croulés sur sa dunette, voulut suivre le mouvement du *Tyrannicide*, son matelot, emporté par *le Trajan*; mais son gréement qui était à la traîne, l'empêcha de gouverner. Presque aussitôt son mât de misaine tomba sur le côté de bâbord, et le lieutenant Prévert fut tué. Tous les pavillons étant engagés sous la mâture, une flamme nationale fut arborée sur le bout-dehors du beaupré (31), un guidon tricolore fut cloué derrière sur un manche d'écouvillon, et le feu continua. *L'Invincible* fut aussi rasé de tous mâts, et *le Barfleur* se retira presque entièrement désemparé, pour prêter côté à d'autres vaisseaux qui le menaçaient. *Le Juste*, se voyant dégagé, s'occupa à se réparer; le capitaine Blavet, revenu de son évanouissement, monta sur le pont et voulut aider à cette opération; on fit mâter un bout-dehors sur le tronçon du mât de misaine, pour faire arriver le vaisseau, manœuvre de laquelle *le Juste* attendait son salut.

La Montagne eut pour principal adversaire le vaisseau-amiral d'Angleterre, que soutenaient de très-près *le Gibraltar*, de 80, capitaine Mackensie, *le Culloden*, capitaine Schomberg, et d'au-

tres vaisseaux. La manière dont l'amiral français serrait *le Juste*, son matelot d'avant, empêcha *la Queen-Charlotte* et tout autre vaisseau ennemi de passer entre. Par malheur, *le Jacobin*, capitaine Gassin, matelot d'arrière de l'amiral, fut maladroitement manœuvré, et, en avançant trop sur *la Montagne*, il laissa un vide dans la ligne. Aussitôt *la Queen-Charlotte*, se mettant en devoir d'en profiter, entreprit de passer en serrant la gauche de *la Montagne* et la tête du *Jacobin*. En ce moment toutes les manœuvres courantes de l'amiral français étaient déjà hachées par le feu de l'ennemi. Le capitaine de pavillon Bazire courut sur la galerie de *la Montagne*, pour renouveler, avec le porte-voix, à Gassin, l'ordre de serrer du plus près possible ; Bazire cessait à peine de parler quand un boulet de canon le frappa mortellement. Par une nouvelle et malencontreuse manœuvre *le Jacobin* et *la Montagne*, l'un avançant, l'autre reculant, faillirent s'aborder ; pour éviter cet abordage, Gassin laissa arriver en doublant sous le vent de *la Montagne*, de telle manière que son mât de misaine se trouva par le travers de la galerie de l'amiral (32).

En somme, vingt-cinq minutes après le commencement de l'action, la ligne française était coupée en trois endroits. *La Queen-Charlotte*, après avoir lâché sa bordée de tribord sur *l'Achille*, avait enfilé *la Montagne ;* elle lui tua beaucoup de monde et endommagea considérablement son arrière. De son côté, *la Queen-Charlotte* perdit son petit et son grand mât de hune. Bientôt *la Montagne* fut doublée et se vit entourée de six vaisseaux ennemis, dont elle soutint le choc pendant près d'une heure. Les Anglais étaient tellement désemparés dans ce moment qu'ils ne pouvaient s'opposer au mouvement de *la Montagne* qui se dégagea d'entre eux à coups de canon, les laissa tout pantelants sur place et sortit du milieu d'une épaisse fumée avec le signe de ralliement.

On a vu que *l'Achille*, capitaine La Villegris, avait essuyé une furieuse bordée du vaisseau amiral d'Angleterre. Quand il avait aperçu *le Jacobin* un peu hors de la ligne, La Villegris avait fait gouverner sur *la Montagne*, afin d'empêcher l'ennemi de couper ; mais un accident arrivé dans ses manœuvres suspendit son mouvement, et facilita aux ennemis de couper devant lui, quoiqu'il continuât son feu avec la plus grande vigueur. De l'ar-

rière, *l'Achille* était battu par un bâtiment qui, depuis un moment, cherchant à couper derrière lui, avait fini par aborder *le Vengeur* de long en long à bâbord; c'était *le Brunswick*, dont *le Patriote* venait d'éviter l'abordage à cause des nombreux malades qu'il portait et qui n'auraient pu soutenir ce choc. Les deux antagonistes étant tombés sous le vent et venus presque par le travers de *l'Achille*, le capitaine La Villegris ordonna sur-le-champ aux officiers Raoul et Thomas de distribuer le monde pour se battre des deux bords, ce qui fut fait. Il tira ainsi sur *le Brunswick* en plein bois, jusqu'à ce qu'il l'eût entièrement dépassé. Quoique ses manœuvres courantes fussent coupées, *l'Achille* continua à gouverner sur *la Montagne* qu'il aperçut dans une éclaircie, mais, sa voile de misaine n'ayant pu lui rendre le service qu'il en attendait, il fut doublé à bâbord par *le Northumberland*, vaisseau français, et presque au même instant, sous le vent, par *l'Entreprenant* et *le Patriote*. Il y eut, par suite, un vide de quatre vaisseaux, et la ligne française fut extrêmement engorgée. *L'Achille* se trouva seul et accablé par plusieurs vaisseaux ennemis. Son grand mât, qui depuis longtemps chancelait, tomba et entraîna avec lui le mât d'artimon et le pavillon. La Villegris, comme plusieurs autres capitaines français dans le même cas, ordonna de relever le pavillon sur le tronçon d'artimon. *L'Achille* se battait en retraite et courait presque vent arrière, ce qui encourageait les ennemis. La Villegris essayait en vain de se débarrasser des deux mâts croulés qu'il avait à la traîne, quand une nouvelle bordée d'un vaisseau anglais renversa son mât de misaine. *L'Achille*, n'étant plus soutenu, roula considérablement; l'eau affluait par ses sabords, que l'on fut obligé de fermer précipitamment. Dans cette cruelle situation, l'officier de la dunette annonça que deux vaisseaux ennemis à trois ponts revenaient sur *l'Achille*, en se dirigeant de manière à lui passer à poupe, et qu'on apercevait en outre deux autres vaisseaux qui manœuvraient de même. La Villegris descendit l'escalier de la sainte-barbe pour demander si l'on pourrait user de la première batterie; l'officier commandant répondit négativement, et annonça que l'on y avait l'eau à mi-jambe. Dans ce même instant, les vaisseaux ennemis s'étant approchés à portée de pistolet de *l'Achille*, le capitaine La Villegris crut devoir prendre le parti

d'amener son pavillon. Pour le moment, ce fut sans objet; car les vaisseaux anglais qui lui avaient semblé si menaçants, étaient aussi maltraités que lui, et, loin de songer à l'amariner, employaient leurs dernières ressources à aller en quête de remorques pour eux-mêmes.

Le Vengeur, capitaine Renaudin, avait déjà essuyé le feu de deux vaisseaux ennemis, dont un lui était fort supérieur en grosseur et en artillerie, lorsque *le Brunswick*, capitaine John Harvey, afin de suivre le mouvement de *la Queen-Charlotte*, s'était appliqué à passer entre lui et *l'Achille*. Renaudin, ayant voulu s'y opposer, avait forçé de voiles et était venu au vent. Cette manœuvre, accompagnée d'un feu bien nourri, avait d'abord paru devoir réussir; mais *le Brunswick* s'était laissé subitement aller à la dérive, et, de part et d'autre, on n'avait pas hésité à accepter l'abordage. *Le Vengeur*, ayant attendu son adversaire de long en long, *le Brunswick*, en s'approchant, l'avait accroché dans son bois avec une ancre. Les deux vaisseaux serrés côte à côte avaient alors quitté la ligne et commencé un furieux combat. L'espace manquant au *Vengeur* pour passer les écouvillons de bois et charger les pièces, il ne fut plus possible aux Français que de tirer leurs canons de l'arrière et de l'avant; tandis que les Anglais, au contraire, se servant alors d'écouvillons de corde, n'étaient pas gênés par leur position resserrée et pouvaient encore mettre en usage tous leurs canons. Néanmoins, le peu d'artillerie dont Renaudin disposait se renouvelait avec tant d'ardeur et de célérité, les caronnades de poupe, chargées de petite mitraille, et la fusillade étaient si bien nourries, que la poupe et l'arrière du *Brunswick* offrirent bientôt un spectacle de désolation pour l'ennemi. Nombre de matelots, de soldats, d'officiers anglais étaient tués, d'autres gravement blessés; le capitaine John Harvey avait déjà trois doigts emportés, quand une nouvelle blessure au bras le réduisit à remettre son commandement à un lieutenant. On ne voyait plus personne debout sur le pont du *Brunswick*, où le feu s'était déclaré en deux endroits. Quelques Français, considérant dès lors ce vaisseau comme leur conquête, passèrent dessus pour le préserver et y éteindre eux-mêmes ces commencements d'incendie : aucun Anglais ne les arrêta, et Renaudin donna l'ordre d'achever l'abordage. Le succès paraissait d'autant

plus assuré qu'en ce moment *l'Achille* battait aussi d'assez près *le Brunswick* qui, dans son triste état, se flatta fort à tort d'être un de ceux qui avaient fait amener pavillon à ce vaisseau. Tout était disposé pour l'exécution projetée par Renaudin, lorsque l'adversaire du *Vengeur* fut secouru par deux vaisseaux anglais. L'un surtout, *le Ramillies*, accourait avec une ardeur qui s'expliquait assez par la présence à bord du capitaine Henri Harvey, frère du commandant du *Brunswick*. Ces deux vaisseaux ayant attaqué *le Vengeur* à l'autre bord, Renaudin dut renoncer à l'abordage; chacun retourna à son poste dans les batteries et le feu recommença. L'équipage, encouragé par son capitaine et ses autres officiers, soutint ce nouveau choc avec une belle intrépidité. *Le Vengeur* reçut plusieurs volées à couler bas, sur le bord qui n'était pas accroché au *Brunswick*, et n'en contraignit pas moins, de ce côté, *le Ramillies* à l'abandonner. En ce moment, les Anglais s'employant de toutes leurs forces à désaborder, la verge de l'ancre qui tenait joints *le Vengeur* et *le Brunswick* cassa, et celui-ci put se dégager après plus de deux heures d'abordage et trois heures d'un combat qui lui avait coûté, entre autres, son capitaine, car sir John Harvey survécut peu à ses blessures. *Le Ramillies*, ayant vu son compatriote s'éloigner et ne craignant plus de l'atteindre en même temps que le vaisseau français, vira de bord, revint sur *le Vengeur* et lui envoya deux nouvelles volées qui le démâtèrent de tous ses mâts, sauf de celui d'artimon, qui ne tomba qu'une demi-heure après. *Le Brunswick*, placé d'autre côté à distance favorable, fit un trou considérable dans la muraille du *Vengeur*, où l'eau s'engouffra en effroyable quantité. L'ennemi se flatta même d'avoir abattu le gouvernail du vaisseau français. Tout entier occupé à pomper et à puiser l'eau qui s'était introduite jusque dans ses soutes, *le Vengeur* ne pouvait plus riposter. Cependant il n'avait point amené, et une simple remorque, venant à propos, pouvait lui éviter cette humiliation; car nul vaisseau anglais ne paraissait encore en état de forcer définitivement un vaisseau français à se rendre, ni de l'amariner.

Le Northumberland, capitaine Étienne, fut presque aussi maltraité que *le Vengeur* (33), car, *le Ramillies* avait partagé ses bordées entre ces deux vaisseaux. *Le Patriote*, capitaine Lucadou, dernier vaisseau du centre, eut quelque temps affaire à trois

vaisseaux anglais; étant encombré de malades, il avait évité, comme on l'a dit, l'abordage du *Brunswick*, mais n'avait pas pour cela cessé de combattre. Emmanuel Dupaty, qui était à bord du *Patriote* en qualité d'aspirant, avec Duvergier de Hauranne (34), pointant lui-même une pièce, abattit, aux applaudissements de l'équipage, un des mâts des vaisseaux qui étaient près de forcer le bâtiment sur lequel il combattait et qu'il réussit ainsi à dégager.

L'Entreprenant, capitaine Le Francq, chef de file de l'arrière-garde française, eut particulièrement affaire à *l'Alfred*, de sa force, et ne courut aucun risque sérieux de la part de ce vaisseau. *Le Neptune*, capitaine Tiphaigne, reçut vigoureusement son adversaire *le Montagu*, dont le commandant, James Montagu, fut tué. *Le Jemmapes*, de 80, capitaine Desmartis, fut longtemps aux prises avec *la Queen*, vaisseau de 90, monté par le contre-amiral Gardner, et ne se tira pas sans peine de cette lutte rendue inégale tant par la force du bâtiment adverse que par la qualité et l'expérience des officiers qui le commandaient; il fut démâté, mais *la Queen* souffrit considérablement aussi, et son capitaine de pavillon eut la jambe emportée. *Le Trente-un-mai*, capitaine Ganteaume, matelot d'avant du commandant de l'arrière-garde française, se battit contre *l'Alfred* et *le Montagu*, et soutint *le Républicain*, assailli par le vice-amiral Alexandre Hood et plusieurs vaisseaux ennemis. Nielly, ayant un capitaine de pavillon détestable, fut obligé de remplir l'office de commandant à bord du *Républicain*, et reçut le choc des Anglais avec fermeté; mais il ne put empêcher l'arrière-garde d'être coupée, pour ainsi dire, entre chaque vaisseau. En définitive, *le Républicain* eut ses manœuvres hachées, et perdit sa mâture, sauf le mât de misaine.

La lutte du *Sans-Pareil*, de 80 canons, capitaine Courand, matelot d'arrière de Nielly, fut une des plus belles de la ligne française. Ce vaisseau ayant commencé son feu à neuf heures et demie, avait mis en deux volées hors de combat *le Majestic*, de 74, capitaine Charles Cotton, qui était arrivé en dépendant pour couper la ligne entre *le Républicain* et lui. *Le Sans-Pareil*, après cet exploit, serra de plus en plus la ligne. Bientôt il eut à combattre *le Royal-Georges*, de 110 canons, monté par Alexandre Hood, et dont le mât de misaine tomba si près de lui qu'il fit

jaillir l'eau à sa première batterie. *Le Sans-Pareil* ne perdit pas un moment, et démonta encore *le Royal-Georges* de son grand mât de hune, sans cesser pour cela de cribler de l'autre bord *le Majestic*, dont l'unique espoir semblait être désormais dans une remorque. Le capitaine Courand, croyant pouvoir préjuger du succès de tous les vaisseaux français par celui du sien, envoya féliciter l'équipage des batteries et leur annoncer que la victoire se déclarait pour la République. Mais tout à coup, on lui fit savoir de la dunette que *le Scipion*, capitaine Huguet, et *le Pelletier*, capitaine Berrade, derniers vaisseaux de l'arrière-garde française, faisaient retraite. Le brave Courand, dérouté par cette manœuvre qu'il put un moment croire ordonnée par l'amiral, ne fit pas moins tous ses efforts pour conserver son chef de file. Plusieurs matelots du *Sans-Pareil* crièrent à ceux du *Scipion* : « Oh! les lâches! ils fuient! » La déplorable conduite de ce vaisseau et celle du *Pelletier*, laissant derrière *le Sans-Pareil* deux vaisseaux anglais, *la Glory*, de 98 canons, et *le Thunderer*, de 74, le capitaine Courand jugea qu'il allait être pris entre deux feux; mais il n'en prépara que plus vigoureusement sa défense. *Le Scipion*, se trouvant un peu sur l'avant à tribord du *Sans-Pareil*, soit vengeance et mépris, soit erreur, les chefs de la première batterie de ce dernier lui tirèrent trois coups de canon. Cela fait, on ne s'en occupa plus. Courand renouvela l'ordre de se battre des deux côtés, et fit mettre la batterie d'en bas aux sabords. *Le Sans-Pareil* avait alors quatre vaisseaux anglais acharnés contre lui. Son mât d'artimon tomba, puis son mât de misaine qui, dans sa chute, écrasa le pont et embarrassa plusieurs pièces de canon. Son grand mât fut coupé à son tour par les boulets de l'ennemi, et engagea en tombant la deuxième batterie sur l'avant. Ses canons de gaillard étaient ou démontés, ou enfouis sous les débris de la mâture. *Le Sans-Pareil* faisait eau de toutes parts. Néanmoins, étant venu à bout de se faire abandonner un moment de ses quatre ennemis, il en profita pour faire jouer ses pompes, se réparer un peu, et s'apprêter à recevoir un nouveau choc. Bientôt *la Glory* revint sur cet héroïque vaisseau, qui soutint encore avec elle trois quarts d'heure de combat, et la força de nouveau à l'abandonner. Mais *le Sans-Pareil* était presque dans l'impossibilité de manœuvrer, et ne pouvait plus espérer son salut que d'une remorque; il

l'attendit. Quant au *Scipion* et au *Pelletier*, ils ne donnèrent pas sérieusement dans cette journée (35).

On a parcouru successivement, et dans l'ordre d'avant-garde à arrière-garde, depuis le premier jusqu'au dernier vaisseau, tout ce qui s'était passé dans l'armée navale de la République jusqu'au moment où, le feu ayant généralement cessé et la fumée s'étant un peu dissipée autour de chaque vaisseau, on put jeter un coup d'œil d'ensemble sur l'état des deux flottes. Il y avait autant de vaisseaux entièrement désemparés et démâtés du côté des Anglais que du côté des Français; et le nombre des morts et des blessés n'était pas énormément différent de part et d'autre. Tout attestait donc que si du côté des Français l'expérience et l'habileté eussent été au pair du courage et de l'acharnement, les Anglais n'auraient pas été les vainqueurs de prairial.

Mais quand Villaret-Joyeuse, sortant des tourbillons de fumée qui l'enveloppaient, donna le signal de ralliement, quel ne dut pas être son désespoir de ne plus trouver devant lui que *le Terrible* qui attendait une remorque! Il laissa arriver pour rallier son avant-garde qui était à près de deux lieues sous le vent, et fit virer sept à huit des vaisseaux les moins éloignés de lui, pour revenir à la charge et rejoindre son arrière-garde dont il n'avait nulle connaissance. Lorsqu'il l'aperçut enfin, elle était toute démâtée et pêle-mêle avec les Anglais, ainsi que plusieurs vaisseaux de l'avant-garde et du centre. Ne pouvant gagner assez le vent pour couvrir les siens, Villaret mit en panne par leur travers, afin de donner à ceux qui avaient déjà regréé quelques gaules, le temps d'arriver jusqu'à lui. Cinq de ces vaisseaux, parmi lesquels *le Républicain*, se rallièrent ainsi à *la Montagne* et furent sauvés. Villaret avait donné ordre à ses frégates et à ses corvettes de louvoyer, afin de s'élever jusqu'aux vaisseaux qui étaient le plus au vent et de leur donner des remorques; mais elles revinrent bientôt en assurant que les vaisseaux démâtés étaient ennemis. Quoique doutant de la vérité de cette réponse, Villaret-Joyeuse ne réitéra pas son ordre; il ne prit pas non plus le parti d'aller lui-même, avec les bâtiments valides qu'il avait ralliés, au secours de ces malheureux et héroïques vaisseaux. Désemparés, mais non vaincus, ils formaient un groupe et faisaient briller le pavillon tricolore, en tendant en quelque sorte les bras

à l'armée, pour la prier de les secourir. Il suffisait de virer de bord pour les rallier et pour prendre deux vaisseaux anglais, également démâtés, qui en étaient peu éloignés (36). Mais Villaret-Joyeuse n'était pas maître de ses mouvements : Jean-Bon-Saint-André, sortant de la cale où il s'était tenu caché pendant l'action, bien qu'il se soit vanté d'avoir paru sur la galerie au moment où le brave Bazire avait reçu le coup de mort : Jean-Bon-Saint-André trouvait avoir vu assez de batailles navales comme cela; son idée fixe était désormais de retourner au plus vite à Brest, en abandonnant au besoin tous les vaisseaux français qui ne seraient pas en état de suivre. Pour se consoler de ce désastre, il se tenait pour certain, dans son trouble extrême, d'avoir vu couler plusieurs vaisseaux anglais qui, en dépit de son journal, taxé de mensonge d'un bout à l'autre par le tribunal martial, devaient reparaître sur les cadres de la marine ennemie. Le pâle représentant, superbe seulement lorsqu'il s'agissait de désigner de braves officiers à l'échafaud, ne pensait même plus au grand convoi à l'intention duquel l'armée navale était sortie.

Cependant, la détresse des vaisseaux démâtés augmentait incessamment. *Le Vengeur* toutefois se flattait encore que l'armée de la République reviendrait, non pour recommencer la bataille, mais pour en faire la feinte et obliger les ennemis à abandonner les bâtiments français complétement désemparés, ainsi que ceux des leurs dont ils ne paraissaient pas s'occuper. Cette espérance ne tarda pas à être déçue : Villaret et les vaisseaux qu'il avait ralliés s'éloignèrent de plus en plus. Aucune frégate française n'étant venue, Renaudin eut la douleur comparative de voir que *le Vengeur* était abandonné, pendant que les Anglais envoyaient remorquer *le Brunswick*, non moins malade que lui. Les bras et les pompes ne suffisaient plus à bord du *Vengeur*; l'eau avait gagné l'entrepont; on avait beau jeter les canons à la mer, cela n'empêchait pas le vaisseau de s'emplir. La partie de l'équipage qui connaissait le danger répandit l'alarme. « Ces mêmes hommes, dit Renaudin, que tous les efforts de l'ennemi n'avaient pas effrayés, frémirent à l'aspect du malheur d'un autre genre dont ils étaient menacés. Une fatigue extrême enlevait progressivement l'énergie aux courages. Les pavillons du *Vengeur* étaient *amarrés en berne* (37). Plusieurs vaisseaux anglais ayant mis leurs canots

à la mer pour venir au secours de l'équipage du vaisseau français à demi submergé, les pompes et les rames furent abandonnées. Ces embarcations arrivées le long du bord reçurent tous ceux qui purent s'y jeter les premiers. » Ce furent d'abord Renaudin et ses officiers (38), en signe d'amarinage, puis, en général, les gens valides au nombre de deux cent soixante-sept. A peine se furent-ils éloignés sur les canots anglais, qu'un affreux spectacle s'offrit à leurs regards. Ceux de leurs camarades blessés ou malades, au nombre de deux cents environ, qui étaient restés sur *le Vengeur*, levant les mains vers le ciel et poussant des cris lamentables, imploraient des secours qui ne pouvaient plus leur arriver. Mais, lorsque toute espérance fut évanouie, les républicains résolurent de périr du moins en gens dignes de leur titre et de leur nation. Formant un groupe sublime sur le pont, et agitant leurs armes et leurs drapeaux, ils s'enfoncèrent, avec le vaisseau, dans les flots, aux cris de : *Vive la République!* C'était un spectacle où la pitié touchait au sublime. Puis on n'aperçut plus que quelques hommes qui surnageaient à l'aide de débris du bâtiment. Ceux-ci encore furent sauvés par un cotre, une chaloupe et quelques canots, et conduits à bord des vaisseaux anglais. Le flot avait couvert pour jamais le reste. *Le Vengeur* avait amené sans doute, mais il ne serait pas du moins un vaisseau de plus pour l'ennemi (39).

Restaient six vaisseaux encore : *l'Impétueux*, *le Juste*, *l'America*, *le Northumberland*, *l'Achille* et *le Sans-Pareil*, dont la destinée ne semblait pas devoir être meilleure que celle du *Vengeur*. *L'America*, ayant vu passer à portée de voix *le Pelletier*, commandé par Berrade, lui demanda vainement la remorque. Alors, sans voiles, sans mâts, sans gouvernail, faisant eau de toutes parts, ne pouvant plus essayer de la moindre manœuvre, ni se servir de ses canons, dans l'impossibilité même de mettre ses chaloupes à la mer, et sans la plus légère espérance de secours désormais, ce vaisseau amena enfin son pavillon. L'honneur du capitaine L'Héritier et de son équipage sortit sain et sauf de cette terrible épreuve. Il en fut de même de celui du capitaine et de l'équipage du *Northumberland*, qui amenèrent dans une pareille situation.

On se souvient que le capitaine Blavet, commandant le vais-

seau *le Juste*, après s'être fait panser de ses blessures, était revenu sur le pont avec l'espoir d'être secouru par des frégates; mais son espérance, comme celle de ses compagnons d'infortune, avait été trompée. Il donna encore quelques ordres, puis il s'évanouit de nouveau dans son sang, et fut porté sous le pont. Il était quatre heures du soir. Alors seulement *le Juste* fut cerné par les Anglais qui lui hélèrent d'amener, ou qu'ils allaient le couler. En ce moment, à l'insu des officiers et d'une grande partie de l'équipage, quelques individus coupèrent le guidon et amenèrent la flamme, cloués au bout-dehors de beaupré et à un manche d'écouvillon. Il paraît que l'intention des officiers du *Juste* était de se faire couler plutôt que d'amener, car ils témoignèrent énergiquement de leur indignation pour l'acte qui venait de se consommer presque clandestinement; ils voulaient faire replacer le guidon et la flamme; mais les mêmes individus les jetèrent à la mer. A quatre heures et demie, les embarcations anglaises s'approchèrent, et *le Juste* fut pris et amariné. Le premier officier ennemi qui parut à bord demanda le capitaine. Le lieutenant Cambernon lui montra ce digne commandant, supérieur assurément à celui du *Vengeur*, qui, étendu sur un lambeau de voile arraché par les boulets, reposait, baigné dans son sang, d'un sommeil semblable à celui de la mort.

L'Impétueux, dans sa détresse, vit aussi passer près de lui et à portée de voix, deux vaisseaux français sous toutes voiles. C'étaient *la Convention* et *le Gasparin*. Le lieutenant Treillard, qui avait maintenant le commandement de *l'Impétueux*, ayant fait héler le second de ces vaisseaux pour lui demander la remorque, ne put comprendre sa réponse. Ne le voyant pas s'approcher, non plus que *la Convention*, et au contraire l'apercevant qui courait sur le gros de l'armée, il fit mettre pavillon en berne et la flamme nationale par-dessus, pour demander plus instamment assistance. Cette lugubre opération fut accompagnée des cris de: *Vive la République*! Treillard pensant que *le Gasparin* les avait entendus, accusa dans son rapport ceux qui montaient ce vaisseau d'être de *vils Français*, dont l'inhumanité et la lâcheté avaient été jusqu'à abandonner volontairement leurs frères dans la détresse.

On a vu toutefois que *la Convention* et *le Gasparin*, ces vais-

seaux de tête de la ligne française qui avaient tenu bon si fermement avec *le Terrible*, étaient loin de mériter cette injurieuse épithète. Ayant considérablement souffert dans leur mâture par le fait de leur lutte persévérante, mais toujours fidèles l'un à l'autre, ils obéissaient maintenant, et non sans peine, au signal de ralliement *absolu* que faisait *la Montagne*, et se tenaient serrés le plus près possible pour ne pas être attaqués séparément, dans leur état délabré, par des forces supérieures. Villaret, d'autre part, faisant alors signal aux frégates seulement de prendre à la remorque les vaisseaux démâtés, les commandants de *la Convention* et du *Gasparin* purent croire que, courant eux-mêmes de grands dangers, ils n'étaient pas tenus d'outre-passer les ordres qu'ils recevaient (40).

Cependant *l'Impétueux* était en partie submergé; l'eau s'engouffrant par ses sabords et s'étant déjà élevée à plus d'un pied dans la batterie basse, il fallut condamner celle-ci avec des planches et de la toile. Vers deux heures Treillard aperçut l'armée de la République qui défilait en ordre de bataille tribord sous le vent, et crut un moment comme les autres, qu'elle allait revirer pour venir chercher les vaisseaux démâtés; elle l'aurait pu d'autant mieux que l'armée anglaise, en la voyant sous le vent courir en ligne de bataille tribord très-bien formée, avait mis vent dessus vent dedans, et, loin de compter ramasser les vaisseaux français, était tout entière aux soins d'expédier des bâtiments légers pour remorquer onze de ses propres vaisseaux désemparés. A trois heures, *l'Impétueux*, enveloppé par trois vaisseaux ennemis soutenus de leur armée, reçut la bordée de l'un d'eux, ne put y riposter, à cause de la submersion de ses poudres, et amena pavillon. Les officiers et l'équipage quittèrent le vaisseau que l'eau et le feu ravageaient à la fois. Le brave Treillard eut le courage d'ajouter à son rapport justement accusateur des commandants en chef de la flotte française, en l'envoyant par l'intermédiaire des Anglais : « Tel est le précis de ce combat malheureux qui ne peut décourager des âmes vraiment républicaines. Quant à moi en particulier, il ne m'a fait d'autre impression que de me convaincre que nous sommes plus forts que nos ennemis. »

L'Achille, après avoir aussi accumulé les ressources du dé-

sespoir pour échapper aux Anglais et attendu inutilement des secours, s'était vu joint à son tour et amariné à quatre heures et demie. *Le Sans-Pareil*, environné de plusieurs vaisseaux qui menaçaient de le couler, amena pareillement, « mais pour toute l'armée anglaise, selon l'expression de son vaillant capitaine, et non pour tel vaisseau ennemi en particulier. »

La perte des Français s'élevait donc à sept vaisseaux de ligne, dont un coulé, et à environ cinq mille hommes. Ce jour-là véritablement les marins dignes de la reconnaissance et de l'admiration nationales, furent ceux qui ne revinrent pas.

L'armée de la République fit route pour gagner le port de Brest, tandis que celle d'Angleterre faisait voile pour Spithead avec ses prises incapables d'êtres utilisées. Villaret-Joyeuse rencontra sur l'île d'Ouessant l'escadre de l'amiral Montagu, composée de neuf bâtiments de guerre, qui venait de donner inutilement la chasse à la petite escadre française de Cancale, et sur laquelle il aurait pu aisément prendre sa revanche. Après l'avoir poursuivie un instant et s'être vu si près d'un des vaisseaux de ligne ennemis, qu'il n'aurait eu qu'à faire encore un mouvement pour l'enlever, il mollit tout à coup, abandonna la chasse, reprit sa route, et alla mouiller à Berthaume, ayant quelque honte, ainsi que Jean-Bon-Saint-André, d'entrer à Brest avec un déficit si considérable dans sa flotte, sans y avoir préparé les esprits.

C'était ajouter une nouvelle faute à des fautes déjà bien nombreuses et bien grandes que de s'arrêter en cet état à Berthaume, où deux mille blessés ou malades moururent par le défaut absolu de soins, victimes de l'amour-propre et de l'imprudence de leurs chefs. En effet, « les vaisseaux désemparés sont en danger à Berthaume lorsque les vents soufflent du sud au sud-sud-ouest; et l'on a vu plusieurs fois des vaisseaux mouillés dans cette rade, dont le fond est un sable sec, obligés de couper leurs câbles pour entrer à Brest. D'ailleurs, l'armée française, qui n'était sortie que pour protéger l'entrée du convoi que l'on attendait d'Amérique, avait à craindre que l'escadre anglaise dernièrement vue ne s'en emparât; et, dans cette crainte, elle devait, avec les vaisseaux de Cancale et ses propres vaisseaux les plus en état, former une escadre de quinze vaisseaux pour aller chercher l'escadre ennemie rencontrée, la combattre ou l'éloigner de la côte, de manière

à ouvrir un passage libre au convoi.... car si, après le combat, ou lorsqu'on était à Berthaume, celui-ci avait rencontré trois vaisseaux ennemis seulement, comme il n'était escorté que des deux vaisseaux *le Jean-Bart* et *le Tigre*, qui avaient chacun trois cents malades sur les cadres, il était entièrement pris, et tous les ports de l'Océan étaient livrés à la famine (11). »

Heureusement l'habileté et l'activité du marin chargé de la direction du convoi déjouèrent toutes les combinaisons de l'ennemi; Vanstabel sut se passer du service de l'armée de Villaret. Après l'avoir vainement attendue pendant quinze jours au rendez-vous convenu, il se décida à remettre à la voile, et, sachant éviter toute rencontre funeste, traversa, le 3 juin, les eaux où l'avant-veille les flottes de France et d'Angleterre s'étaient livré bataille. Jugeant, aux débris que roulaient encore les flots, que de part et d'autre on avait dû être assez maltraité pour ne plus tenir la mer, il poursuivit sa route et entra à Brest, le même jour, avec son convoi augmenté de quarante bâtiments dont il s'était emparé chemin faisant. Une partie de la France fut sauvée de la famine, et un décret de la Convention déclara que le contre-amiral Vanstabel avait bien mérité de la patrie.

Aussitôt son retour à Brest, Jean-Bon-Saint-André prit un arrêté pour enjoindre à l'amiral, à l'imitation de l'ordonnance de Louis XVI rendue après la bataille du 12 avril 1782, de passer sur une frégate avant d'engager l'action, et d'y rester jusqu'à ce qu'elle fût finie, ainsi qu'aux officiers généraux de se tenir hors de la ligne dans les grandes évolutions et dans les combats, chacun par le travers du chef de file de la colonne, le commandant en chef de l'armée au centre.

Plusieurs commandants des vaisseaux qui se trouvaient aux batailles de prairial furent destitués et arrêtés par ordre du représentant du peuple. Un tribunal martial fut assemblé pour les juger; mais le capitaine Linois, nommé rapporteur dans cette affaire, eut le courage de dévoiler une partie des mensonges du journal de Jean-Bon-Saint-André, et de reporter sur les ordres et les mauvaises dispositions de ce représentant et de l'amiral une partie des fautes des accusés. Quelques-uns, et parmi eux les capitaines Gassin et Berrade, furent condamnés; mais Linois obtint qu'on modérât la peine, en raison de leur inexpérience.

Telles furent dans leurs antécédents, dans leur exécution et dans leurs suites immédiates, les trop mémorables affaires de prairial qui, malgré les rapports emphatiques de Jean-Bon-Saint-André et de Barère, démoralisèrent plus encore la marine française que n'avait fait la catastrophe de Toulon; car l'une avait été une trahison, l'autre était une défaite (12).

Les Anglais semblaient donc être devenus les maîtres de l'Océan. Ils en profitèrent pour venir insulter la France jusque sur ses côtes. Le 22 août 1794, une division de six de leurs frégates poursuivit dans la baie d'Audierne une frégate et deux corvettes françaises qui croisaient dans ces parages, et qui aimèrent mieux s'échouer que de se rendre. La division ennemie s'étant approchée d'assez près pour les attaquer encore dans cette position, les artilleurs employés dans les forts de la baie, accoururent se réunir aux équipages français, et un combat acharné eut lieu pendant plus de six heures, au bout desquelles les Anglais prirent le large. Le 22 octobre suivant, une autre division de frégates ennemies, aux ordres de sir Edward Pellew, depuis lord Exmouth, prit, non sans beaucoup de peine, la frégate française *la Révolutionnaire*, commandée par le capitaine Thévenard fils. Mais, dans le même mois, une division française, dirigée par le contre-amiral Nielly, dispersa, à la hauteur du cap Clear, un convoi anglais, et s'empara d'un des vaisseaux d'escorte, *l'Alexander*, de 74 canons, monté par le contre-amiral Bligh. *L'Alexander* arriva à Brest en assez bon état pour pouvoir être employé immédiatement par le vainqueur. Il n'en était pas de même des vaisseaux et autres bâtiments de la République pris par les ennemis; car, de l'aveu des historiens anglais, ils s'étaient si vigoureusement défendus avant d'amener pavillon, qu'à leur arrivée dans les ports d'Angleterre on était obligé de les démolir comme inutiles. Le contre-amiral Bligh fut traduit devant un conseil de guerre qui l'acquitta.

Dans la Méditerranée, la Corse était devenue le point de mire des Anglais, toujours secondés par Pasquale Paoli qui, oubliant complétement ses vieux principes républicains, venait de faire accepter la souveraineté de son île natale par le roi d'Angleterre, avec l'espérance d'être nommé vice-roi. La flotte de lord Hood était tout entière employée à bloquer les ports et à croiser sur les

côtes de la Corse, pour empêcher les garnisons françaises de recevoir des vivres et des munitions, tandis que l'armée de Paoli et quelques mille hommes de troupes anglaises de débarquement, commandés par le major général Dundas, les assiégeaient par terre. La petite garnison de Bastia capitula avec tous les honneurs de la guerre et ne se retira même qu'après avoir exigé que ses partisans eussent la liberté de la suivre en France. Elle débarqua en effet à Toulon, avec eux, dans le courant du mois de mai 1794. Une division navale, commandée par Nelson, ne put d'abord empêcher quelques hardis navires de ravitailler Calvi. Un brigantin, conduit par le rusé Chaniel, passa à travers cette division, y déposa des secours, et sortit avec le même bonheur qu'il était entré.

Une escadre de sept vaisseaux aux ordres du contre-amiral Martin, chargée tout à la fois de protéger les opérations de l'armée d'Italie et de seconder les garnisons françaises de la Corse, put d'autant moins suffire à cette double tâche qu'elle trouvait incessamment devant elle les flottes combinées d'Angleterre et d'Espagne, au nombre de plus de trente vaisseaux de ligne. Néanmoins, Martin essaya de jeter quelques secours dans Calvi, et présenta même le combat à la division du vice-amiral Hotham. Comme elle le refusait, Martin lui donna la chasse; mais, poursuivi à son tour par les flottes combinées, il dut employer toutes ses ressources et toute son habileté à leur échapper. Il manœuvra si bien qu'il parvint à se retirer dans le golfe Jouan, sans avoir perdu un seul de ses bâtiments. De là, embossé sous la protection des forts de l'île Sainte-Marguerite, il défia, pendant cinq mois, avec ses sept vaisseaux, toutes les forces navales d'Angleterre et d'Espagne, et réussit enfin à s'en faire abandonner. Après quoi, se jouant d'elles encore, il appareilla et rentra heureusement dans Toulon.

Une poignée de Français tint bon pendant cinquante-un jours encore dans Calvi contre l'armée de Paoli, réunie à un corps de troupes anglaises commandées par le général Stuart, et contre la division navale de Nelson, qui l'assiégeaient par terre et par mer. Nelson courut risque de recevoir la mort dans ce siége, où il perdit son œil droit. Enfin, la petite garnison, dépourvue de vivres, de munitions, en proie aux dernières extrémités, entourée d'en-

nemis jusque dans l'intérieur de la ville, et s'affaiblissant chaque jour par la disette et les maladies, autant que par le canon des assiégeants, fut réduite à capituler. Les troupes françaises se trouvèrent par suite avoir évacué toute l'île de Corse. Mais la trahison de Paoli envers la France, fut punie par la perfidie des Anglais à son égard. Ce ne fut point lui, ce fut sir Gilbert Elliot que le gouvernement britannique nomma vice-roi. Un parlement ayant été donné au nouveau royaume, à l'imitation de celui d'Angleterre, Paoli ne put pas même se faire élever à la présidence, et il eut la douleur de se voir préférer son compatriote Pozzo di Borgo. Son dépit en fut extrême; mais, ne sachant de quel côté se tourner, de quelle puissance solliciter l'appui, il feignit la résignation, en attendant l'occasion favorable d'agir vis-à-vis des Anglais comme il avait fait vis-à-vis des Français (43).

Enfin la fameuse journée du 9 thermidor an II (27 juillet 1794) mit un terme à la sanglante dictature de Robespierre. Jean-Bon-Saint-André ne dut qu'à son absence de Paris de ne pas monter à l'échafaud avec les robespierristes. La France commença à respirer, et la joie qu'elle fit éclater alors prouva bien que si elle avait appartenu tout entière au généreux mouvement de 89, elle n'avait pas été complice des crimes de la Terreur. Lasse d'être épouvantée, la France voulait être enfin gouvernée. Mais de nouvelles ambitions ne devaient pas tarder à en abuser. En attendant, une foule de décrets libérateurs et réparateurs furent rendus. Sur l'honorable proposition des représentants Tréhouart et Fort (de la Creuse), les tribunaux révolutionnaires furent supprimés dans les villes maritimes de l'Ouest. Les vice-amiraux Morard de Galles et de Saint-Félix, les contre-amiraux de Kerguelen, de La Touche-Tréville et de Sercey sortirent successivement des prisons, de même que les officiers Pierre Bouvet et son fils, Puren de Keraudrin, Prevost de Lacroix jeune, Blain-des-Cormiers, et tous ceux qui avaient survécu aux suites des affaires dites de Toulon et de Quiberon. On eut le tort immense de ne pas rétablir sur les listes de la marine Saint-Félix et La Touche-Tréville, les deux seuls hommes maintenant capables de relever la marine française de ses récents désastres. Le contre-amiral de Sercey ne fut pas plus heureux. Mais Morard de Galles et Kerguelen furent remis en activité, en même temps que le contre-amiral Truguet et les capi-

taines La Crosse et de Richery. La mise en liberté des individus compromis dans les affaires coloniales fut prononcée, sauf pour quelques-uns des membres les plus actifs de l'ancien club Massiac, qui du reste ne tardèrent pas à être délivrés.

CHAPITRE III.

1794.

Suite des événements aux colonies sous la Convention. — Attaque et prise de la Martinique, de Sainte-Lucie et de la Guadeloupe, par les Anglais. — Arrivée de la division Leissègues et du commissaire Victor Hugues dans la mer des Antilles. — Reprise de la Désirade. — Attaque de la Guadeloupe. — Défaite des généraux anglais Grey, Graham, Prescott et de l'amiral Jervis (lord Saint-Vincent). — Reprise de la Guadeloupe. — Dictature de Victor Hugues. — Reprise de Sainte-Lucie. — Expulsion des Anglais des îles de la Dominique, de Saint-Vincent, de la Grenade et des Antilles hollandaises. — Suite de la révolution de Saint-Domingue. — Prise du Port-au-Prince par les Anglais. — Rappel des commissaires Polverel et Santhonax. — Les Français renfermés dans les villes du Cap et du Port-de-Paix. — Le général Laveaux appelle à son aide les nègres contre les Anglais et les Espagnols. — Toussaint Louverture s'allie aux Français et est fait général au service de la République. — Développement de son ambition. — Ses succès sur les Espagnols et les Anglais. — Reprise de la province du nord par les Français et les nègres. — Défaite de l'amiral Parker et du général Bowyer à Léogane. — Brillante expédition du capitaine de vaisseau Allemand sur la côte occidentale d'Afrique. — Désastres des Anglais sur cette côte. — Affaires de la mer des Indes. — Fameux combats des frégates *la Prudente* et *la Cybèle* contre les vaisseaux anglais *le Centurion* et *le Dyomed*.

La nouvelle de la révolution thermidorienne n'était pas encore parvenue aux colonies, et les Anglais continuaient à y entretenir la division des esprits pour la faire servir à leurs projets de conquêtes. Ils avaient surtout à cœur de se relever de la honte de leur dernière expédition contre la Martinique. A cet effet, une escadre de trois vaisseaux de ligne, de douze frégates et de plusieurs bâtiments légers et bombardes, était partie d'Europe, sous les ordres de l'amiral Jervis, emmenant avec elle de nombreuses troupes de débarquement placées sous le commandement en chef de sir Charles Grey, qui avait sous lui les généraux Prescott et Dundas, ainsi que le prince Edward, depuis duc de Kent. L'escadre de Jervis et l'armée de Grey étant arrivées aux Barbades, y avaient rassemblé leurs forces, en y ajoutant toutes celles que

les Antilles anglaises étaient susceptibles de leur fournir. Après un mois de préparatifs, elles parurent, le 4 février, devant la Martinique, et le débarquement s'opéra le lendemain sur trois points différents : au cul-de-sac Marine dans le sud-est de l'île, à la baie du Galion dans le nord, et à Case-Navire dans le sud. C'était au moment même où la Convention, par un de ses décrets, sanctionnait l'arrêté du commissaire Santhonax à Saint-Domingue, pour l'entière liberté des esclaves, et étendait cette mesure à toutes les colonies françaises. Quoique ce décret, en date du 16 pluviôse an II (4 février 1794), ne pût être connu à la Martinique, tout le monde l'y avait pressenti, par ce qui s'était passé à Saint-Domingue, et il en résulta un grand isolement pour le gouverneur de l'île et l'autorité métropolitaine en général. Rochambeau, abandonné par les gardes nationales des quartiers où avait débarqué l'ennemi, resta à la tête de huit cents hommes seulement, qui bientôt se trouvèrent réduits à six cents. Toutefois, une certaine quantité d'habitants de Saint-Pierre-de-la-Martinique, s'étant refusés à traiter avec les Anglais, vinrent se joindre à lui; il s'enferma avec eux dans le fort Bourbon, et y soutint un siége et un bombardement de trente-deux jours. Enfin, le 23 mars 1794, le général Rochambeau capitula devant toutes les forces anglaises réunies. La garnison fut prisonnière de guerre, et le général et son état-major eurent le droit de se retirer aux États-Unis. Quand la petite garnison du fort Bourbon, réduite encore par le siége et par la famine, défila en leur présence, les Anglais furent presque honteux de leur victoire si longtemps disputée par cette poignée de braves, et, dans un involontaire mouvement d'admiration, ils lui rendirent les honneurs de la guerre.

L'amiral Jervis et le général Grey laissèrent cinq régiments à la Martinique sous les ordres du général Prescott, et allèrent aussitôt attaquer Sainte-Lucie. La garnison de cette île était plus faible encore que celle de la Martinique. Le général Ricard, qui la commandait, quoique malade et dans un dénûment extrême, ne voulut pourtant pas se rendre sans coup férir, et ce ne fut qu'après quatorze heures de siége qu'il capitula, le 4 avril, aux mêmes conditions que le général Rochambeau.

L'expédition anglaise se porta ensuite contre la Guadeloupe, qu'elle savait être absolument sans défense et en proie aux plus

violents déchirements intérieurs. Pendant qu'une de ses divisions allait s'emparer des îlots des Saintes, l'amiral Jervis opéra un débarquement à la baie du Gozier, sur la Grande-Terre de la Guadeloupe, le 11 avril 1794. Le lendemain, les Anglais, commandés par le général Dundas, enlevèrent d'assaut le petit fort Fleur-d'Épée, dont la garnison fut impitoyablement massacrée. On n'essaya d'aucune résistance ni à la Pointe-à-Pître, ni dans les autres postes de la Grande-Terre. Le général Dundas éprouva un peu plus de difficultés dans l'autre partie de la Guadeloupe, où il ne s'engagea qu'avec une extrême circonspection. Néanmoins, son approche ayant jeté la ville de la Basse-Terre dans le plus grand désordre, et un ramas de ces prétendus patriotes des années précédentes ayant préparé l'entrée à l'ennemi par le pillage et l'incendie, le général Collot capitula, le 21 avril, pour la Guadeloupe et ses dépendances, Marie-Galante, la Désirade et les Saintes. Grâce à leur bouleversement inénarrable, au mépris dans lequel y était tombée l'autorité métropolitaine et à l'abandon que semblait en faire la métropole elle-même, toutes les îles françaises du Vent étaient ainsi devenues en quelques mois possessions anglaises.

L'année 1794 ne se passa pas pourtant sans que la France eût pris une éclatante revanche aux Antilles. Une petite division navale, composée des deux frégates *la Pique* et *la Thétis*, d'un brig et de cinq bâtiments de transport, avait appareillé de l'île d'Aix, le 22 avril 1794, sous les ordres du capitaine de vaisseau, depuis vice-amiral, Corentin-Urbain de Leissègues (1), ayant à bord les deux commissaires civils Victor Hugues et Chrétien, et onze cent cinquante-trois hommes de troupes commandées par les généraux Aubert et Cartier. Après une traversée de quarante jours, la division Leissègues était arrivée aux Antilles qu'elle avait mission de secourir, mais qu'elle avait trouvées occupées par l'ennemi. Victor Hugues, homme ambitieux, entreprenant, plein d'audace, ayant passé une partie de sa vie aux colonies et sachant quelles ressources soudaines on y pouvait rencontrer, combien il était facile d'opérer aux Antilles des revirements imprévus, s'entendit avec Leissègues pour tenter sur tous les points contre les Anglais des coups de main hardis, aventureux, mais dont le succès justifierait la témérité.

La petite expédition commença par s'emparer de la Désirade, afin de se procurer un mouillage, et ce fut de là que, profitant de l'éloignement momentané de l'escadre de Jervis, elle partit pour la Guadeloupe. Un débarquement de troupes et de matelots eut lieu, le 2 juin 1794, à la Pointe des Salines. L'ennemi, attaqué à l'improviste, fut mis en déroute, et, s'enfermant dans les fortifications, ne s'opposa plus à ce que les Français prissent des positions et se retranchassent. Quatre jours à peine après, on se mit en marche pour le fort Fleur-d'Épée, dans lequel s'étaient jetés les équipages de tous les bâtiments du commerce anglais de la Pointe-à-Pître, et que défendaient, en outre, neuf cents hommes et une bonne artillerie. Leissègues vint s'embosser devant ce fort pour le battre par mer pendant qu'on l'attaquerait par terre. L'assaut fut donné, le commissaire Chrétien y monta un des premiers, avec le général Cartier et l'adjudant général Rouyer, pour encourager les troupes. A minuit, le fort était enlevé par trois cents hommes environ. Les Anglais, épouvantés de tant d'audace, ne s'arrêtèrent dans leur fuite précipitée que quand ils eurent passé la Rivière-Salée. Au point du jour, les vainqueurs firent leur entrée dans la Pointe-à-Pître, et s'emparèrent de quatre-vingt-sept navires marchands d'Angleterre qui se trouvaient dans le port, ainsi que des magasins immenses de denrées coloniales, naguère confisqués par l'ennemi. La liberté fut rendue à tous les individus que le gouverneur anglais Dundas avait fait emprisonner comme partisans déclarés de la France. On était déjà maître de toute la Grande-Terre, et si Victor Hugues eût suivi l'avis du général Aubert, qui voulait que l'on profitât de la démoralisation de l'ennemi pour passer sur-le-champ la Rivière-Salée, on se fût présumablement emparé, dès lors, de toute la colonie. Mais le temps fut laissé aux Anglais de se reconnaître et de se fortifier au poste Saint-Jean, de manière à se rendre maîtres du passage du petit canal maritime qui divise la Guadeloupe en deux îles. L'amiral Jervis leur ayant amené des renforts considérables à la Basse-Terre, et y ayant déposé, le 7 juin, le général en chef Grey pour prendre le commandement à la place de Dundas, qui venait de mourir, les Anglais s'enhardirent, dès le lendemain, jusqu'à repasser la Rivière-Salée, et à s'acheminer sur la Pointe-à-Pître, après s'être emparés du poste Le Sage;

mais le général Aubert accourut au-devant d'eux, et quoique atteint d'une balle à la poitrine, vint à bout de les repousser.

Le commandant Leissègues ayant ensuite introduit sa petite division dans le port de la Pointe-à-Pître, le ferma à l'ennemi, au moyen de batteries qu'il arma avec l'artillerie de ses frégates, de petits bâtiments du commerce qu'il rasa pour les faire servir de canonnières, et de vieux navires qu'il coula dans la passe. Ces travaux étaient à peine terminés, quand l'amiral Jervis reparut devant la Pointe-à-Pître, le 11 juin, avec six vaisseaux de ligne, douze frégates ou corvettes, cinq canonnières et seize transports chargés de troupes recueillies dans les colonies anglaises les plus voisines, ainsi que de tout l'attirail nécessaire pour un siége, et opéra une nouvelle descente au Gozier. Les Anglais ne marchèrent pas immédiatement sur le fort Fleur-d'Épée, mais, paraissant vouloir procéder méthodiquement, ils commencèrent par se former et se retrancher sur le lieu de leur débarquement, avec le dessein de s'avancer sur le fort par degrés. Cette circonspection donna le temps au commissaire Victor Hugues, devenu déjà presque maître absolu par la mort prématurée de son collègue Chrétien, de se fortifier lui-même et de préparer sa défense. Il détruisit tous les moyens de subsistance que pouvaient trouver les ennemis sur la Grande-Terre, et s'enferma avec les généraux des troupes de terre et le commandant de la division navale dans la Pointe-à-Pître, tandis que le valeureux officier de terre Dumont et l'intrépide enseigne de vaisseau Senez étaient chargés, le premier de défendre le fort Fleur-d'Épée, le second le fort l'Union. Cependant les Anglais s'étaient peu à peu avancés, sous les ordres du général Grey, jusqu'à la position dominante du morne Mascotte que les républicains n'avaient pu conserver, faute de monde. Ils commencèrent alors à tirer, avec cinq batteries, sur le fort Fleur-d'Épée, qu'ils battaient aussi par mer avec leurs canonnières, alors que les troupes d'un camp établi par eux au morne Saint-Jean bombardaient la ville et le port de la Pointe-à-Pître, et qu'une batterie à boulets rouges, placée au morne Savon, essayait en outre des moyens incendiaires. Durant un mois, cet affreux système de guerre continua, et les deux bords de la Rivière-Salée et du petit golfe qui la précède furent tout en feu. Dans leur désespoir, les Français coururent à plusieurs

reprises, mais en vain, sur les mornes Savon et Mascotte pour les enlever à la baïonnette. La maladie du climat vint ajouter ses ravages à ceux des boulets incendiaires de l'ennemi; elle enleva le général Cartier et acheva l'adjudant général Rouyer, déjà atteint d'un éclat de bombe. Quoique décimés par le fer, le feu, le climat, la fatigue et le manque d'eau, les Français ne parlaient pas de se rendre; le brave Dumont et l'enseigne Senez tenaient bon dans les forts Fleur-d'Épée et l'Union, comme Victor Hugues et Leissègues dans la Pointe-à-Pître.

Furieux de voir que quelques chaloupes et une poignée d'hommes, resserrés dans une ville ouverte et dans deux ou trois postes, s'opposassent si longtemps aux efforts combinés de leurs armées de terre et de mer, les Anglais résolurent d'en finir par une attaque générale, dans la nuit du 1er au 2 juillet. Après avoir couvert la Pointe-à-Pître de bombes et d'obus pendant huit heures consécutives, ils s'avancèrent silencieusement, en deux colonnes, contre cette malheureuse ville, qui n'offrait plus qu'un monceau de ruines, y pénétrèrent et achevèrent, par leur présence, de la plonger dans le désordre et l'horreur. L'attaque ayant commencé par un poste où Victor Hugues, Leissègues et Boudet prenaient, pour la première fois depuis huit jours, quelque repos, ces trois chefs se réveillent en sursaut, courent rallier les troupes, et, après avoir quelque temps encore, mais inutilement, essayé de reprendre la ville, ils se retirent sur le morne du Gouvernement, d'où ils ne désespèrent pas encore de la République ni d'eux-mêmes. Maîtres de la ville, les Anglais leur font pressentir quelques propositions pacifiques, mais elles sont rejetées, contre l'opinion du général Aubert, qui est à l'instant destitué (2). Dès que le jour paraît, les ennemis marchent contre le morne du Gouvernement. Un feu terrible les reçoit et les foudroie, tandis qu'une frégate, mouillée au fond du port, les mitraille à bout portant. Les républicains les ont vus hésiter, puis chanceler; aussitôt, soldats, canonniers, matelots, volontaires et jusqu'à des mousses de dix ans, s'abattent dessus comme sur une proie certaine; ils les mettent en déroute, les poursuivent l'épée dans les reins, et ne s'arrêtent las de donner la mort, qu'au pied de leurs retranchements. Huit cents Anglais sont pris, blessés ou tués, et parmi ces derniers le général Symes, le colonel Gomm, le capitaine de vaisseau Robert-

son et plus de trente autres officiers. On donna au morne du Gouvernement le nom de morne de la Victoire, qu'il a conservé, et à la ville de la Pointe-à-Pître, reconquise par ce fait d'armes, celui de Port-de-la-Liberté, qui a disparu.

Les Anglais pourtant voulurent tenter un dernier effort la nuit suivante, en attaquant le fort Fleur-d'Épée. Ils lancèrent à profusion des bombes et des boulets sur ce poste important, sans lequel on ne pouvait rester maître de la Pointe-à-Pître; mais ils entreprirent vainement d'arriver jusqu'aux remparts; tous ceux qui essayèrent de s'en approcher furent aussitôt victimes de leur témérité. Tout à coup, à deux heures du matin, sur un faux avis que Victor Hugues leur a fait adroitement parvenir, les ennemis sont frappés de terreur; ils fuient en désordre jusqu'à la baie du Gozier, abandonnant leurs effets, leurs équipages et leurs munitions. Le lendemain et le jour suivant, l'amiral Jervis n'eut d'autre occupation que de rembarquer ses compatriotes et leurs partisans, et de les transporter au camp du morne Saint-Jean.

Pendant deux mois et demi, on resta, de part et d'autre, dans l'observation, les Anglais attendant de puissants secours qu'ils avaient fait demander en Europe, les Français se préparant encore à recevoir l'ennemi et à réparer de leur mieux les vides effrayants que le canon et la maladie avaient jetés dans leurs rangs peu nombreux. Victor Hugues travailla avec une nouvelle ardeur à élever de nouvelles batteries, de concert avec l'officier d'artillerie Pélardy, passé, de capitaine, général en chef, et à tracer de nouveau un cercle de famine autour du camp ennemi. Néanmoins, les Anglais recevaient tous les jours des renforts, et, malgré la plus habile, la plus persévérante et la plus héroïque défense, la ville de la Pointe-à-Pître, avec toute la Grande-Terre, aurait été à la fin réduite à capituler, si l'espérance d'affamer le camp de Saint-Jean avait été déçue. Cela pouvait être, car l'escadre de Jervis, bien qu'obligée de s'éloigner à cause de la saison, et pour aller chercher un abri à la Martinique, était sans cesse en communication avec le général Graham, resté commandant du camp à la place de Grey, et le ravitaillait fréquemment à l'aide d'embarcations. Leissègues, ayant entrepris d'intercepter ces secours, tira l'enseigne Senez du fort l'Union, qu'il avait si vaillamment défendu, et l'envoya en croisière sur un brig de 14 ca-

nons. Avec ce seul bâtiment, Senèz enleva, à l'entrée du port de l'île Saint-Vincent, deux navires anglais, protégés par le feu d'une flottille ennemie. Mais ce moyen ne pouvait suffire pour arrêter les secours; d'ailleurs Victor Hugues, Leissègues et Pélardy avaient résolu d'en finir en expulsant les Anglais de la Basse-Terre, avant qu'ils eussent reçu leurs nouveaux renforts.

Le 26 septembre au soir, Pélardy et une colonne de soldats et de matelots, montés sur des chaloupes et des pirogues, passent, de nuit et sans être aperçus, sous le canon de l'escadre anglaise qui était à l'ancre, traversent le golfe étroit qui précède la Rivière-Salée, opèrent une audacieuse descente à la Goyave, courent aussitôt à l'ennemi, tombent dessus avant qu'il ait eu le temps de se reconnaître, désenclouent des canons, les pointent contre un vaisseau et une frégate de Jervis, qui recueillaient les fuyards, et incendient un bâtiment de 24 canons au moment où il allait lever l'ancre. Cent soixante prisonniers, cent soixante barils de poudre, de vastes magasins de vivres, et toute l'artillerie anglaise, sont les premiers fruits de cet exploit. Une seconde colonne, embarquée le même soir sous les ordres de Boudet, devenu de chef de bataillon général, était parvenue, de son côté, à descendre au Lamentin, malgré le feu d'une frégate anglaise; le lendemain, après avoir traversé la baie Mahaut, elle alla s'établir à l'habitation Paul, près du camp de Saint-Jean, où elle fut bientôt jointe par une troisième colonne, aux ordres du commandant Bures qui, s'étant présenté à l'heure fixée à la Rivière-Salée, avait démasqué une batterie de dix-huit, mis l'ennemi en fuite, et traversé ce canal à l'aide d'un pont volant. L'intrépide Senez, revenu de sa croisière et placé à la tête d'une division de canonnières, étant déjà parvenu à prendre position entre l'escadre et le camp des Anglais, l'armée du général Graham se trouva littéralement cernée. En cette situation, Victor Hugues eut l'imprudence d'ordonner que l'on attaquât des hommes qui ne parlaient plus que de se rendre sans combat, et de plus négligea auparavant de reconnaître le terrain. Cette double faute coûta quatre cents hommes aux Français; et l'adjudant-major Pâris, nommé général à cette occasion, dut opérer la retraite à la place de Boudet, qui avait eu l'épaule fracassée. Le général Pélardy, accouru avec trois cents hommes, eut bientôt, il est vrai, réparé ce mal-

heur, en établissant des batteries qui portèrent le ravage et la mort dans les retranchements des ennemis. Enfin, il s'apprêtait à forcer le camp de Saint-Jean, quand le général Graham signa, le 6 octobre, une capitulation aussi déshonorante pour lui que pour son pays, où il ne stipula que pour les Anglais, et abandonna les royalistes français, qu'il avait entraînés dans son expédition, à toutes les vengeances du commissaire de la Convention. Vingt-deux chefs d'émigrés seulement obtinrent, par cette capitulation, le droit de s'embarquer sur une chaloupe couverte. Huit cents blancs, mulâtres et nègres, restèrent prisonniers de Victor Hugues, qui en fit fusiller quatre cents environ, et condamna les autres aux travaux publics (3). On assure que le général Graham, imputant sa défaite à ces infortunés, avait témoigné le désir d'assister à leur exécution, à côté du commissaire conventionnel, et que celui-ci lui avait dit : « Mon devoir veut que je me trouve ici, mais toi, qui t'oblige à venir repaître tes yeux du sang français que je suis obligé de répandre? » Quant aux Anglais du morne Saint-Jean, *prisonniers sur parole*, ils s'embarquèrent sur leurs vaisseaux, au nombre de quatorze cents, laissant au pouvoir du vainqueur, outre ces victimes, trente-huit bouches à feu, deux mille fusils, et un amas considérable de munitions et de vivres. A l'approche du général Pélardy, ceux qui occupaient la Basse-Terre évacuèrent la ville, dès le 11 octobre, après avoir incendié l'arsenal. Le général Prescott, ayant exclu de ses rangs tous les émigrés des colonies, et s'étant renfermé avec huit cent soixante hommes de troupes dans le fort Saint-Charles, semblait se disposer à une longue résistance; mais les habiles préparatifs du général Pélardy pour l'assiéger le décidèrent à quitter la partie, malgré la présence de trois nouveaux vaisseaux anglais arrivés d'Europe avec des secours de toute espèce. Ces bâtiments ne servirent qu'à hâter le rembarquement de l'ennemi. Les Anglais sortirent du fort Saint-Charles à la faveur de la nuit du 10 au 11 décembre 1794, pour s'enfuir sur l'escadre de Jervis, forte encore de sept vaisseaux et de quatre frégates, et qui ne s'était pas moins couverte de honte que le corps d'armée de Grey, de Graham et de Prescott. Le brave et habile Pélardy entra, dès trois heures du matin, dans le fort, où il ramassa, avec soixante-seize pièces de gros calibre, une multitude de fusils et de muni-

tions de guerre et de bouche que les Anglais n'avaient pas pris le temps d'emporter. Victor Hugues fit déterrer et jeter à la voirie le corps du général Dundas (1), que l'on avait naguère inhumé dans le fort, et, à la place de l'inscription tumulaire à son honneur, il fit mettre la liste des crimes imputés à ce gouverneur anglais, qui s'était rendu odieux à la colonie par ses actes tyranniques.

Peu auparavant, quarante hommes déterminés, partis de la Pointe-à-Pître sur des pirogues, avaient débarqué à Marie-Galante, s'y étaient emparés des batteries de l'ennemi, et, malgré la présence d'une frégate et d'une corvette anglaises, avaient reconquis cette dépendance de la Guadeloupe.

C'est ainsi qu'une expédition de deux frégates et de onze cents hommes dénués de tout et dont les cinq sixièmes étaient tombés victimes de la fièvre jaune autant que des armes de l'ennemi, après avoir lutté pendant six mois et vingt jours contre la formidable escadre d'un des plus grands marins dont s'enorgueillit l'Angleterre, et contre une armée de huit mille Anglais, bien approvisionnés, les avait vaincues et leur avait enlevé la Désirade, la Guadeloupe et Marie-Galante. L'intrépide Leissègues fut nommé contre-amiral et le brave Senez lieutenant de vaisseau; ils l'avaient bien mérité.

Les Anglais étant chassés et les colons opposants étant mis à mort ou émigrés, Victor Hugues s'arrogea une autorité despotique à la Guadeloupe. Tout plia sous sa loi de fer. Les nègres ayant voulu remuer, il marcha contre eux, les défit, et soumit de nouveau à la culture tous ceux qui ne servaient pas comme soldats ou comme matelots. Il prononça la mise en surveillance de tous les parents d'émigrés, institua des commissions militaires, et, suivi d'une guillotine, alla rétablir l'ordre à sa manière dans tous les quartiers de la colonie. Les revenus des absents, provenant de biens évalués à plus de huit cents millions de livres du pays, furent versés dans le trésor public. La Guadeloupe devint une sorte de puissance isolée au milieu des mers, ne conservant le nom français que pour le faire redouter. Une armée de près de dix mille soldats exercés et aguerris ôta aux Anglais jusqu'à l'idée d'une invasion. De nombreux corsaires, bravant les quarante vaisseaux, frégates et corvettes britanniques qui les poursuivaient dans toutes ces mers, désolèrent le commerce anglais,

enlevèrent ou brûlèrent plus de cinquante navires, jetèrent sur les habitations une grande quantité de nègres, pris à bord des bâtiments ennemis qui venaient d'en faire la traite sur les côtes d'Afrique, et conduisirent, de vive force, dans les ports de la colonie, les navires des États-Unis d'Amérique qui refusaient d'y apporter leurs denrées. Mais, par malheur, Victor Hugues n'inspirait pas une moindre crainte aux Français qu'aux étrangers; il régnait sur eux en tyran farouche, flétrissant et glaçant tous les cœurs. « Son despotisme, dit le même auteur à qui nous avons emprunté ces détails (5), n'était point fardé par les qualités séduisantes d'un Pisistrate; un cynisme dégoûtant en accroissait l'horreur. » Victor Hugues écarta tous les gens qui gênaient son ambition inquiète ou dont le cœur honnête et généreux s'indignait de sa tyrannie. Bientôt le général Pélardy fut embarqué pour la France, et avec lui tous les officiers de terre dont les services, les talents et les conseils de modération offusquaient le commissaire. Le contre-amiral Leissègues et ses officiers de mer, en contact moins permanent avec lui, et d'ailleurs indispensables aux croisières et aux expéditions maritimes qu'il dirigeait en tous sens aux Antilles, n'encoururent pas de même sa disgrâce. Leissègues consentit à rester pendant quatre ans l'instrument de sa politique sur les mers, uniquement parce qu'elle était fatale aux Anglais, et ce fut à lui principalement et à Senez que l'on dut ces hardis coups de main qui firent longtemps de la Guadeloupe la terreur du commerce et des colonies britanniques.

A la nouvelle des importants succès obtenus aux Antilles, le gouvernement conventionnel avait fait partir de Brest pour la Guadeloupe, le 17 novembre 1794, sous les ordres du commandant Duchesne, une division navale composée du vaisseau *l'Hercule* et de plusieurs autres bâtiments portant des troupes, des armes, des munitions, et deux nouveaux commissaires, Le Bas et Goyrand, pour assister Victor Hugues. Celui-ci, prévenu de la prochaine arrivée de la division, envoya au-devant d'elle la frégate *la Pique*, capitaine Conseil, et la corvette *la Carmagnole*, pour lui faire éviter les forces anglaises qui croisaient au vent des îles et changer son point d'atterrage. Mais *la Carmagnole* fut obligée de se jeter à la côte de la Désirade, après un combat sanglant avec la frégate anglaise *la Blanche*, et *la Pique* fut ama-

rinée par deux vaisseaux ennemis, après avoir perdu tous ses mâts et presque tout son équipage dans un engagement terrible avec cette frégate. Du reste, *la Blanche* n'eut pas un sort meilleur, et fut amarinée à son tour par la division française. Cette division arriva à la Pointe-à-Pître, le 6 janvier 1795, diminuée d'un de ses transports, chargé de cinq cent cinquante soldats, qu'un vaisseau et une frégate d'Angleterre lui avaient enlevé près de la Désirade. Elle déposa quinze cents hommes environ dans la colonie, et, avec eux, Goyrand, l'un des nouveaux commissaires, qui, tourmenté déjà dans son sommeil par les lauriers de Victor Hugues, entreprit presque aussitôt d'aller reconquérir Sainte-Lucie à la République.

Goyrand débarqua dans cette île où l'attendait un parti de Français, attaqua les Anglais, le 22 avril 1795, leur mit sept cents hommes hors de combat, leur enleva successivement d'assaut le Gros-Islet, le Morne, la Vigie, la batterie de Saint-Eustache, formant la clef des ouvrages du morne Fortuné, et les réduisit à s'enfuir précipitamment sur leur escadre, dans la nuit du 18 au 19 juin, abandonnant, avec l'île entière, leurs femmes et leurs enfants, qui leur furent renvoyés par Goyrand, homme d'un caractère aussi plein d'humanité et de loyauté que d'intelligence et de courage. Ce commissaire établit dans Sainte-Lucie une administration bienfaisante qui le fit estimer et chérir de toute la colonie.

Les trois commissaires pour les Antilles, admirablement servis dans leurs desseins par le contre-amiral Leissègues et le commandant Duchesne, vinrent à bout aussi de faire expulser les Anglais de deux autres îles Caraïbes, la Dominique et Saint-Vincent, dont le traité de 1763 les avait mis en possession; les Caraïbes de Saint-Vincent vengèrent leur chef pris et pendu, par le massacre de tous les Anglais qui tombèrent entre leurs mains, et se donnèrent aux Français. L'île de la Grenade et ses dépendances les Grenadilles, se soulevèrent au nom de leurs vieux souvenirs français, et, avec l'assistance d'une petite expédition envoyée par les commissaires, rentrèrent un moment dans le giron de leur ancienne métropole. Enfin, la République batave, comme on va le voir bientôt, ayant dû faire cause commune avec la France, et les Anglais ayant aussitôt mis la main sur l'île Saint-

Eustache et sur la partie hollandaise de Saint-Martin, dont ils occupaient déjà la partie française, les troupes des commissaires, réunies aux volontaires coloniaux et aux habitants, reprirent ces possessions, et les restituèrent à la Hollande pour ce qu'elle y avait droit.

Pendant ce temps, une escadre anglaise, forte de trois vaisseaux, de six frégates ou corvettes, de douze flûtes et d'un grand nombre de goélettes, était venue mouiller, vers la fin du mois de mai 1794, à Saint-Domingue, en rade du Port-au-Prince, apportant, avec des débris de régiments émigrés de France, des déserteurs des anciens régiments qui avaient figuré aux colonies, une légion dite de Montalembert composée de petits-blancs, anciens *patriotes* du môle Saint-Nicolas et de la Grande-Anse, et une brigade d'Irlandais. Les ennemis débarquèrent sur la côte du Lamentin, tandis que des corps francs, partis de l'Archaïe et de Léogane, accouraient par terre à leur aide. La trahison introduisit les Anglais dans le fort Bizoton. Polverel et Santhonax, qui avaient usé toute l'énergie des habitants et qui perdaient eux-mêmes la leur, se prêtèrent facilement à une capitulation du Port-au-Prince qui ouvrit ses portes aux Anglais le 4 juin, quand ces deux commissaires se furent retirés à Jacmel.

A peine Polverel et Santhonax étaient-ils entrés dans cette dernière ville, qu'un bâtiment de guerre français y arriva, chargé d'exécuter le décret d'accusation lancé contre eux par la Convention nationale. Trop heureux de sortir, même par ce moyen, de l'épouvantable chaos dans lequel ils avaient contribué à plonger la colonie, ils ne firent aucune difficulté de s'embarquer et partirent pour la France, où ils comptaient sur leurs amis plus que sur leurs actes pour se justifier.

Pendant que les Anglais et les Espagnols, dans un traité provisoire, déterminaient les limites de leur protectorat à chacun sur la partie française de Saint-Domingue, le général mulâtre Rigaud leur enlevait d'assaut Léogane et Tiburon, et les bloquait dans la Grande-Anse. Mais, d'un autre côté, le général français Laveaux, gouverneur provisoire de Saint-Domingue, jugeant que la possession du Cap n'offrait plus aucune ressource, chargea le mulâtre Villate d'en prolonger la défense le plus longtemps possible, et s'enferma dans le Port-de-Paix, où il soutint un siége de plu-

sieurs mois contre les Anglais, les Espagnols, et les nègres qui leur étaient alliés.

Il trouva un secours dans le décret du 4 février 1794, confirmatif de l'abolition de l'esclavage, qui parvint dans la colonie en même temps que la nouvelle de l'ajournement des débats sur le même objet dans le parlement anglais. Comme il n'avait plus rien à espérer de la race blanche, anéantie ou à peu près, Laveaux, en envoyant le décret à Toussaint Louverture, et en faisant ressortir la différence de conduite des deux gouvernements, pressa des négociations déjà entamées avec ce chef influent qui se montrait fort jaloux de la puissance de Jean-François. Toussaint Louverture écouta les propositions de Laveaux, passa du côté des Français, et abandonna, avec les Espagnols, Jean-François qui, ne voulant plus d'égaux parmi ceux de son sang, venait de se débarrasser de Biassou et de Candi. Laveaux prit sur lui de revêtir Toussaint Louverture du grade de général de brigade, ce dont le chef noir se montra d'abord reconnaissant et fier. Parti de la Marmelade, le 25 juin 1794, avec un gros de noirs, Toussaint fit main basse sur les Espagnols qu'il rencontra, marcha sur le ventre de tous les postes qui refusèrent de se rallier à lui, et se rendit, par Plaisance et le Gros-Morne, auprès du général Laveaux. Quelques jours avant sa défection, le marquis de Hermona, qui l'avait encore sous son commandement, s'était écrié, en le voyant communier : « Non, Dieu, dans ce bas monde, ne saurait visiter une âme plus pure ! (6) » C'est alors que le vieux chef nègre ajouta à son nom celui de Louverture pour annoncer à la colonie, et surtout aux siens, qu'il allait ouvrir la porte d'un meilleur avenir (7). Les premiers avantages que le général Laveaux tira de cette alliance furent la reddition de la Marmelade, du Gros-Morne, d'Henneri, du Dondon, de l'Acul et du Limbé. Bientôt toute la province du nord, moins le môle Saint-Nicolas qui restait aux Anglais, fut reconquise, et le pavillon français rétabli partout où il avait été supplanté par le pavillon espagnol. Peu après, la paix avec l'Espagne ayant décidé Jean-François à dissoudre ses bandes et à se rendre à la cour de Madrid, pour y jouir des grandeurs dont on l'avait honoré, Toussaint Louverture n'eut plus de rival parmi les nègres, et marcha à grands pas à la domination de Saint-Domingue (8).

La présence des Anglais lui faisant alors obstacle, il les força à se replier sur Saint-Marc, dont il fit même un moment le siége. A la faveur des secours considérables qui leur arrivèrent d'Europe, les ennemis voulurent reprendre l'offensive ; une escadre de quatre vaisseaux de ligne, six frégates et une grande quantité d'autres bâtiments armés, vint, à la fin de décembre 1795, sous les ordres de l'amiral Parker, opérer le débarquement du major général Bowyer et de trois mille deux cents hommes de troupes, dans les environs de Léogane ; et bientôt escadre et armée de descente commencèrent le siége de cette ville. Pendant que le général Bowyer procédait à l'investissement par terre, l'amiral Parker s'embossait et envoyait une grêle de boulets au fort Ça-Ira ; mais on lui répondit si vivement, qu'on ne tarda pas à le voir rompre sa ligne d'embossage et gagner précipitamment le large. Il est bon de faire remarquer, à cette occasion, que les armées navales et les armées de débarquement d'Angleterre ont été presque toujours repoussées avec pertes dans leurs tentatives de siéges et d'investissement. Les places qu'elles obtinrent leur furent livrées par la trahison et les discordes civiles ; aucune ne fut réellement de leur part une conquête ni le prix d'un fait d'armes.

Si, des mers de l'Amérique, on portait ses regards sur celles de la côte occidentale d'Afrique et des Indes-Orientales, on trouvait que par là aussi le triomphe des ennemis de la République n'était pas aussi assuré que la dislocation de la marine et les guerres intestines des colonies le leur avaient fait espérer. La valeur et l'audace y tenaient lieu du nombre, sinon de l'habileté.

Le capitaine, depuis vice-amiral Zacharie Allemand (9), parti de Lorient, le 3 septembre 1794, avec le vaisseau *l'Experiment*, deux frégates et deux brigs, attaqua à l'improviste et détruisit les établissements et les forts anglais de la rivière de Sierra-Leone et de la Guinée. Il prit en outre, coula ou brûla deux cent dix navires d'Angleterre, le long de la côte occidentale d'Afrique, ainsi que toutes les embarcations à l'usage de la traite des nègres, et s'empara des objets les plus précieux qui appartenaient à l'ennemi. Un seul des bâtiments capturés par lui contenait une valeur en marchandises de plus de trois millions de francs. Quand le bruit de cette expédition parvint à Londres, quatre cents banqueroutes s'y déclarèrent. Elle donna beaucoup de célébrité au

capitaine Allemand et semblait présager en lui un marin aussi actif qu'entreprenant. Malheureusement, ses qualités militaires étaient déjà ternies par un caractère violent, dur, vexatoire, insolent et grossier jusqu'au cynisme, qui devait le rendre, surtout quand il serait parvenu aux plus grands honneurs, l'exécration de ses frères d'armes.

Pendant ce temps, la France n'avait dans la mer des Indes que deux frégates, *la Prudente*, capitaine Renaud, *la Cybèle*, capitaine Tréhouart, et un brig, *le Coureur*, capitaine Garraud, quoiqu'une escadre anglaise, composée de vaisseaux de ligne et de nombreux bâtiments légers, s'y préparât, sous les ordres du commodore Newcome, à entreprendre la conquête des îles de France et de la Réunion (Bourbon). Le commodore, après avoir fait ses principales dispositions à Madras, à Bombay et au Bengale, devait aller attendre, sur l'île de Rodrigue, une division de transports d'Europe, amenant le général Meadow et de nombreuses troupes de débarquement. En attendant, il envoya deux de ses vaisseaux, de 50 canons chacun, quelques-uns disent de 60 et 64, *le Centurion*, capitaine Osborn, et *le Dyomed*, capitaine Smith, croiser devant l'île de France. Aussitôt qu'on eut nouvelle de ces vaisseaux dans la colonie, le trouble y fut extrême, à cause des nombreux navires de course et d'approvisionnement que l'on y attendait. Dans cette situation, les capitaines Renaud et Tréhouart proposèrent d'aller chercher aussitôt les vaisseaux ennemis avec leurs frégates, et cette résolution pleine d'héroïsme et de dévouement fut accueillie avec transport par toute la colonie.

Le lendemain, dès le point du jour, les frégates *la Prudente* et *la Cybèle*, accompagnées du brig *le Coureur* et du navire-corsaire *le Jean-Bart*, mirent à la voile sous les ordres du commandant Renaud, pour accomplir leur généreuse mission. Le 22 octobre 1794, ayant aperçu les vaisseaux ennemis, elles coururent dessus avec impétuosité, les joignirent, sur les cinq heures et demie de l'après-midi, à huit lieues environ dans le nord de l'île Ronde, et commencèrent aussitôt l'action. *La Prudente* étant venue se placer par le travers du *Centurion*, ouvrit son feu à un quart de portée de canon de ce vaisseau. Dans le même instant, *la Cybèle* lâcha toute sa bordée sur *le Dyomed*. Les ennemis avaient

l'avantage du vent et en tiraient un grand parti, mais sans faire perdre contenance à leurs légers adversaires. A bord de *la Prudente*, les officiers Flouet et Salembiers sont tués; treize morts et vingt blessés tombent autour d'eux. L'artilleur Sixte Brunet était occupé à charger son canon, quand un boulet lui emporte le poignet droit; sans en paraître ému, Brunet saisit le refouloir de la main gauche, achève sa charge, et ne songe qu'ensuite à faire étancher son sang qui coulait à flots. L'intrépide commandant Renaud, couvert de contusions, est renversé de son banc de quart à plusieurs reprises, et, se relevant toujours, se multiplie et prodigue ses encouragements avec ses ordres. Cependant, *le Centurion* a vu crouler son mât de hune et son mât d'artimon, et son pont est encore plus encombré de morts et de mourants que celui de *la Prudente*. Après une heure de combat dans la position sous le vent, la frégate française force de voiles, en faisant signal à *la Cybèle* et au *Coureur* de se regréer pour virer ensuite de bord, et gagner, s'il était possible, le vent à l'ennemi. *La Cybèle*, à demi désemparée, ne peut réussir à dépasser *le Centurion* qui la combat par le travers, tandis que *le Dyomed* la canonne par la hanche. Alors le commandant de *la Prudente* donne le signal d'arriver par un mouvement successif; mais du gouffre de fumée et de flammes dans lequel *la Cybèle* est plongée, Tréhouart ne l'aperçoit pas et continue le combat. Le brave Le Hir, son second, reçoit un coup de biscaïen au talon; chacun le presse de descendre pour se faire panser : « Non, répond Le Hir, j'ai juré de mourir à mon poste, et je ne le quitterai qu'avec la vie. » Un moment après, un boulet lui coupe les reins, et il meurt en disant : « Courage, amis, courage, vengez ceux qui sont morts! » Vingt-deux hommes ont péri autour de lui; soixante-deux sont blessés, et, parmi eux, le vaillant Collet, qui depuis fut officier général. Le petit brig *le Coureur* ne faisant pas moins bien son devoir que *la Cybèle*, la seconde avec une audace extraordinaire; trois quarts d'heure durant, le capitaine Garraud ose tenir le travers du *Dyomed*, dont une seule bordée, bien dirigée, peut le couler bas; mais, par l'adresse et la légèreté de ses manœuvres, il se dérobe sans cesse aux coups de son énorme adversaire. Si les frégates françaises avaient fait de nombreuses et regrettables pertes, les deux vaisseaux anglais avaient encore bien plus souf-

fert dans leur personnel et dans leurs manœuvres. On voyait *le Centurion* qui, ses deux mâts croulés, ses gréements hachés, ses voiles en lambeaux, son gouvernail démonté, les sabords de sa batterie basse fermés et faisant eau de tous côtés, n'avait plus d'autre occupation que d'éviter les attaques et de se réparer à la hâte pour prendre la fuite. *Le Dyomed* n'était pas dans un moins pitoyable état et ne paraissait pas songer davantage à continuer l'action. La manœuvre des deux vaisseaux anglais permit à *la Cybèle* de se rallier à *la Prudente* qui, ayant viré pour revenir au feu, la prit à la remorque. C'est ainsi que les deux glorieuses frégates, accompagnées du brig *le Coureur* et du petit corsaire *le Jean-Bart*, firent leur rentrée triomphale à l'île de France, d'où s'étaient éloignés, pour n'y plus reparaître, les vaisseaux ennemis. L'abondance revint dans la colonie, des gratifications considérables furent décernées par les colons aux familles des marins morts dans cette mémorable rencontre de deux frégates françaises contre deux vaisseaux de ligne anglais.

Ainsi, on peut dire que les campagnes de 1794 et de 1795 aux colonies dans les mers des Indes, des Antilles et de l'Afrique occidentale, avaient été glorieuses pour la République et susceptibles parfois de consoler le pavillon tricolore des échecs qu'il éprouvait en Europe.

CHAPITRE IV.

1795.

Conquête de la Hollande. — Désastreuse croisière d'hiver de l'an III. — Conquête de la Catalogne et de la Biscaye. — Nouvelle révolte des ouvriers et des équipages de Toulon. — Départ de l'escadre de Toulon. — Campagne navale de l'an III dans la Méditerranée. — Prise du vaisseau anglais *le Berwick*. — Combat naval du cap Noli. — Héroïsme des capitaines Coudé et Benoist. — Réunion de la Flandre hollandaise à la France, et traité d'alliance offensive et défensive avec la Hollande. — Préludes de l'expédition des royalistes à Quiberon. – Vues de l'Angleterre. — Escadre de Brest. — Habile conduite de la division Vence. — Retraite de lord Cornwallis. — Armée navale de l'amiral Bridport. — Armée navale de Villaret-Joyeuse. — Chasse et combat naval de Grois. — Arrivée et débarquement du convoi du commodore Waren, en baie de Quiberon. — Les émigrés dans la presqu'île de Quiberon. — Leur défaite par le général Hoche. — Suites de leur désastre. — Conduite de la division navale de Waren. — Fin courageuse des officiers du régiment d'Hector ou de Royal-Marine.

La République française, avant d'entrer avec plusieurs puissances européennes dans la voie pacifique que l'on a fait pressentir, avait dû opérer la conquête d'un important état maritime. La Hollande, que ne soutenait plus son antique amour de la liberté, depuis qu'elle subissait le stathoudérat héréditaire et absolu de la maison d'Orange, imposé par l'Angleterre et la Prusse, était devenue la proie d'une seule campagne du général Pichegru, malgré l'assistance d'une armée anglaise aux ordres du duc d'York; et, le 20 janvier 1795, à la faveur d'un des hivers les plus rigoureux dont l'histoire ait consacré le souvenir, on avait vu, chose inouïe, des escadrons de hussards et d'artilleurs à cheval, courir sur le Zuyderzée gelé, à l'attaque de la flotte batave, de peur qu'elle ne s'échappât au premier dégel et n'allât grossir l'armée navale d'Angleterre. Ils l'avaient trouvée enserrée dans les glaces près du Texel, s'étaient élancés contre elle au

galop, et, l'ayant sommée de se rendre, si elle voulait éviter à la fois un siége et un abordage, ils l'avaient réduite à capituler. Les vieux républicains de la Hollande accueillirent les jeunes républicains français comme des libérateurs. Le stathoudérat fut aboli et la souveraineté du peuple proclamée. Un gouvernement provisoire s'organisa sous l'influence de la France, et une assemblée d'états généraux dut travailler à doter la Hollande d'une constitution démocratique. Cinquante bâtiments de guerre que l'Angleterre n'avait pas ravis aux Hollandais, par suite de son alliance avec le stathouder, leur furent immédiatement rendus. La Hollande, réorganisée jusqu'à un certain point d'après ses anciens principes, pouvait être considérée comme une alliée assurée et fort utile, si l'on ne pesait pas sur elle d'un protectorat trop lourd, et si on ne la traitait pas en pays conquis. Elle offrait, avec le concours de sa marine, un refuge et des ports aux escadres de la République, et, par une étroite alliance, elle prolongeait le littoral français jusque fort avant sur la mer du Nord, d'où l'on pouvait courir sur les côtes naguère les mieux abritées de la Grande-Bretagne.

Par malheur, ces grands succès dus aux armées de terre de la République étaient, dans le même temps, fatalement compensés par de nouveaux désastres maritimes. Il semblait que les tempêtes elles-mêmes se conjurassent avec l'ennemi pour la ruine entière de la marine française. Les fautes du 13 prairial n'avaient point rendu sage. On avait imaginé de faire sortir, au milieu de l'hiver le plus âpre, l'armée de trente-quatre vaisseaux qui était mouillée dans la rade de Brest, sous les ordres de Villaret-Joyeuse, élevé au grade de vice-amiral. La plupart de ces vaisseaux avaient leurs mâts jumelés depuis la dernière bataille, faisaient eau ou étaient hors d'état d'aller à la mer. Leur sortie n'était qu'une imprudente parade qui avait pour but de faire voir à l'ennemi que la République avait toujours des forces navales imposantes, et que les pires saisons n'empêchaient pas le pavillon tricolore de se déployer sur les mers (1). Mais le pavillon républicain n'était pas l'alcyon qui se rit de l'orage et se berce dans la tempête. A peine Villaret-Joyeuse avait-il appareillé au commencement d'un coup de vent, que le vaisseau à trois ponts *le Républicain* avait fait naufrage au milieu du goulet, sur la Roche-Mingan; *le Re-*

doutable aurait eu le même sort, sans la présence d'esprit et les rares talents du capitaine Moncousu qui le commandait.

La flotte était allée ensuite établir sa croisière du côté de l'île de Grois (2); elle la tenait depuis un mois environ, et s'était emparée d'une soixantaine de navires de commerce ou de transports ennemis, lorsque, dans la nuit du 30 au 31 janvier, un ouragan furieux fit périr en pleine mer et engloutit, avec leurs apparaux, leur artillerie et une partie de leurs équipages, trois beaux vaisseaux de ligne, *le Neuf-Thermidor*, *le Scipion* et *le Superbe*. D'autres furent jetés sur les côtes : *le Neptune* se perdit sur les rochers de Péros ; *le Téméraire*, *la Convention* et *le Fougueux* ne parvinrent qu'à grande peine, le premier à Saint-Malo, les deux autres à l'île de Grois et à Lorient. L'armée navale eût été perdue entièrement, sans combat, si Villaret-Joyeuse et le représentant Tréhouart n'avaient pris sur eux de la faire rentrer à Brest, le 2 février 1795. Six vaisseaux qui avaient dû en être détachés, sous la conduite du nouveau contre-amiral Renaudin, l'ancien capitaine du *Vengeur*, pour passer le détroit de Gibraltar et renforcer l'escadre de Toulon, revinrent également au port d'où ils étaient partis sans avoir pu accomplir leur mission. Le représentant Marec, récemment nommé membre du comité de salut public, essaya d'atténuer l'effet de ce désastre, en disant à la tribune de la Convention que les bâtiments perdus étaient vieux et mauvais; mais cet administrateur éclairé qui savait au fond à quoi s'en tenir, assembla à l'instant un conseil extraordinaire pour parer aux dangers maritimes dans lesquels cette perte mettait la République, et il ne dépendit pas de lui que le résultat de cette réunion ne répondît à ses intentions. Malheureusement, le trésor était sans argent et les magasins des grands ports sans matériaux (3).

Cependant les succès de la France redoublaient sur le continent. Non content d'avoir chassé les Espagnols du Roussillon, Dugommier les avait poursuivis au delà des Pyrénées, et sa mort, arrivée au sein de la victoire, n'avait point ralenti l'ardeur des républicains qui s'étaient rendus maîtres d'une partie de la Catalogne et de la Biscaye, ainsi que des ports du Passage, de Saint-Sébastien et de Fontarabie. Les triomphes de la République n'étaient pas moins nombreux sur le Rhin. Enfin, le génie de Hoche, tant par les négociations que par les armes, semblait avoir

mis fin à la guerre civile de l'Ouest, et l'on voyait le fameux Charette, en costume de général vendéen, la cocarde tricolore à son chapeau, faire son entrée pacifique dans la ville de Nantes, aux acclamations des républicains eux-mêmes qui saluaient en lui un héros et se flattaient d'avoir gagné un grand homme de guerre de plus à la cause du pays.

Le Midi seul présentait encore en ce moment des symptômes inquiétants de désordre. De ce côté, la Convention, épurée du terrorisme, avait à lutter contre les violences du parti jacobin et contre l'impatience réactionnaire du parti royaliste. Une agitation extrême régnait à Marseille et à Toulon. Dans le courant du mois de mai 1795, les ouvriers de l'arsenal enfoncèrent la salle d'armes, enlevèrent les canons du parc d'artillerie de terre, et s'organisèrent en bataillons, sous le prétexte d'aller dissiper les rassemblements d'émigrés qu'ils disaient exister à Marseille. Le mouvement insurrectionnel gagna rapidement les équipages des vaisseaux, et les plus mauvais jours de la rébellion envers les officiers reparurent. Les matelots, unis aux anciens clubistes et aux douze mille ouvriers de l'arsenal, ne voulaient pas laisser sortir la flotte, et ne craignaient pas d'accuser le contre-amiral Martin et les représentants qui étaient à bord d'être des contre-révolutionnaires. Martin, dont le républicanisme, au contraire, avait quelquefois pris des formes exagérées, fut vivement indigné de cette absurde accusation. Doué d'une force physique prodigieuse, faite pour en imposer à la force brutale, il menaça de la vigueur de son poignet le premier insolent qui oserait suspecter tout haut son républicanisme. L'aspect énergique et résolu du contre-amiral commença par faire taire les séditieux, et quelques châtiments appliqués avec fermeté ramenèrent ensuite un peu d'ordre sur la flotte (1).

Néanmoins, une partie des insurgés se mit en marche sur Marseille; il fallut que les représentants du peuple en mission dans cette ville fissent placer une compagnie d'artillerie sur leur route, et envoyassent contre eux des escadrons de cavalerie qui les sabrèrent et les mirent en pleine déroute. Aussitôt la petite armée conventionnelle, grossie de plusieurs bataillons de jeunes gens de bonne volonté des villes voisines, marcha elle-même sur Toulon, où elle fit son entrée au commencement du mois de juin 1795.

L'insurrection montagnarde étant vaincue à la fois à Paris et sur tous les points de la France, on en profita pour abolir définitivement le tribunal révolutionnaire. C'est à cette époque aussi que l'on commença à rouvrir les églises au culte catholique. Mais l'intrigue royaliste, toujours aux aguets, toujours égoïste et prête à replonger de nouveau le pays dans un abîme de maux pour arriver à une restauration, causa la suspension de plusieurs mesures réparatrices, et donna pour un moment raison à ceux qui ne voulaient pas que l'on cessât de sévir contre elle. Toulon lui dut un décret, rendu sur la proposition de Fréron, lequel exclut tous les émigrés de cette ville du bénéfice de la loi du 22 germinal an III (11 avril 1795) qui rappelait les Français expatriés par suite des événements du 31 mai 1793.

Cependant la flotte de la Méditerranée, composée de quinze vaisseaux de ligne et de neuf frégates ou corvettes, avait fait voile de Toulon dans les premiers jours de mars 1795, sous le commandement du contre-amiral Martin, qu'accompagnait le représentant Le Tourneur (de la Manche). Elle avait pour triple objet de rendre la Méditerranée libre aux transports français et aux navires du commerce, de seconder les opérations d'Italie et de tenter un débarquement dans la Corse.

Le 7 mars, étant en vue de cette île, elle eut connaissance du vaisseau anglais *le Berwick*, de 74 canons, qui sortait du golfe de Saint-Florent et cherchait à doubler le cap Corse pour rejoindre l'escadre britannique, mouillée alors en rade de Livourne. Martin donna aussitôt signal de chasser à trois de ses frégates. L'une d'elles, *l'Alceste*, commandée par le lieutenant Lejoille, prend le devant, manœuvre de manière à couper la route à l'ennemi, attaque impétueusement *le Berwick*, le désempare dans sa mâture et son gréement, et, sur le seul aspect des deux autres frégates qui accourent pour prendre part à l'action, elle lui fait amener pavillon, après un quart d'heure de combat. Le grade de capitaine de vaisseau fut pour Lejoille la récompense immédiate de ce beau fait d'armes (5).

Peu après, pendant la nuit du 12 au 13 mars, l'armée française eut à essuyer un coup de vent qui obligea *le Mercure* à se séparer d'elle. Martin, par une fausse interprétation de l'arrêté qui enjoignait au commandant en chef d'une flotte ou escadre de

passer sur une frégate *au moment* de l'action, ayant quitté *le Sans-Culotte*, de 120 canons, pour monter sur la frégate *la Friponne*, *avant* aucune apparence de combat, ce vaisseau se sépara aussi momentanément de l'armée durant la même nuit, et faillit périr dans le port de Gênes, où il cherchait un refuge. Enfin, le vaisseau *le Ça-Ira*, de 80 canons, capitaine Coudé, perdit, dans un coup de tangage, ses deux mâts de hune.

Telle était la situation de l'armée française quand, le 23 ventôse an III (13 mars 1795), elle rencontra, à la hauteur du cap Noli, l'armée anglaise forte de 13 vaisseaux en bon état, dont trois à trois ponts, sous les ordres de l'amiral Hotham, successeur de lord Hood.

La mer et le ciel étaient orageux, et les vents variaient sans cesse. L'ennemi, courant à contre-bord, était sous le vent; mais *le Ça-Ira* et deux autres vaisseaux français venaient d'y tomber aussi et se trouvaient à plus d'une lieue de leur armée. Ces deux derniers réussirent à échapper à une attaque de l'armée anglaise. Quant au *Ça-Ira*, la perte de ses mâts de hune l'ayant empêché de reprendre le dessus et de se rallier au contre-amiral Martin qui avait formé sa ligne de bataille, il se vit tout à coup engagé par l'avant-garde anglaise, dont Nelson faisait partie. Le capitaine Coudé changea sur-le-champ d'allure, et résolut de se défendre vigoureusement. Il laissa tirer un moment sur lui sans riposter, pendant qu'il faisait jeter à la mer les manœuvres qui obstruaient son pont et ses batteries. Une frégate ennemie, *l'Inconstante*, que soutenaient plusieurs vaisseaux, ayant mis le feu dans les grands porte-haubans du *Ça-Ira*, Coudé l'éteignit, et bientôt, détachant quelques bordées sur cette frégate, il la cribla et la réduisit à s'aller réparer à Livourne. A *l'Inconstante* succéda *l'Agamemnon*, capitaine Nelson, qui échangea avec *le Ça-Ira* une canonnade très-vive; elle eût fini par être fatale au vaisseau anglais si plusieurs fins voiliers de l'avant-garde de Hotham n'étaient venus à son secours (6). Alors aucun des bâtiments ennemis n'osa se présenter par le travers du *Ça-Ira* qui ralentissait leur impétuosité avec ses seuls canons de retraite. Le contre-amiral Martin donna l'ordre à *la Vestale*, capitaine Delorme, d'aller donner la remorque au vaisseau séparé, pour le dégager de dessous l'avant-garde anglaise, tandis que le signal était fait au *Censeur*, de 74 ca-

nons, capitaine Benoist, qui se trouvait en avant de la ligne française, de lui porter un prompt secours et de le couvrir au moment où on le remorquerait. *Le Censeur*, dans la confusion où était tombée à cette époque la langue des signaux, crut qu'on lui enjoignait aussi d'aller remorquer *le Ça-Ira*, et il s'y porta avec un si généreux dévouement, que bientôt il se trouva dans une position semblable à celle du vaisseau qu'il venait secourir. *Le Censeur* prit la remorque du *Ça-Ira* à la place de *la Vestale*, et partagea avec lui, pendant une heure et demie, le feu de plusieurs vaisseaux anglais dont l'obscurité du soir interrompit seule l'attaque.

A l'entrée de la nuit, Coudé voulut faire rendre compte de sa situation au contre-amiral Martin, mais ne put la lui donner à connaître exactement avec le porte-voix, de peur d'être entendu de son équipage et de causer ainsi du découragement parmi ses hommes, tout présageant pour le lendemain une nouvelle et plus sanglante action. *Le Ça-Ira* et *le Censeur* s'employèrent de leur mieux pour se réparer, mais ne purent faire que fort peu de voiles pendant la nuit du 13 au 14 mars. Néanmoins ils ne perdaient pas l'espoir de se rallier à l'armée française sous le vent et de l'avant de laquelle ils ne se trouvaient plus qu'à une faible distance, quand, à six heures du matin, une variation dans la brise, dont l'ennemi ressentit l'impulsion avant eux, permit tout à coup à Hotham de manœuvrer pour leur couper la retraite, sans qu'il fût possible à Martin de venir à leur secours. *Le Ça-Ira* et *le Censeur* essayèrent désormais en vain de se rallier à l'escadre; ils furent traversés et durent se résoudre ou à se rendre ou à engager une nouvelle lutte. Leur parti ne fut pas douteux.

Deux vaisseaux anglais de 74, *le Captain* et *le Bedfort*, ayant commencé l'attaque, furent en un instant mis hors de combat, mais ils furent aussitôt remplacés par *le Courageous* et *l'Illustrious*, de même force. Cependant le vent, qui ne cessait pas de varier, revint à l'avantage des Français, et les deux vaisseaux coupés purent croire un instant que l'affaire allait devenir générale. En effet, à ce retour favorable du vent, le contre-amiral Martin avait donné signal à son armée de se former en bataille sur *le Duquesne*, son chef de file, pour dégager les deux vaisseaux séparés; mais, ne se voyant pas suffisamment suivi ni soutenu,

le Duquesne, au lieu d'arriver entre ces deux vaisseaux et l'escadre anglaise, tint le vent et échangea avec celle-ci, en la prolongeant à bord opposé, une canonnade assez chaude à laquelle vinrent seuls prendre part *le Timoléon* et *la Victoire*. Elle dura jusqu'à ce que la ligne ennemie fût entièrement dépassée. *La Victoire*, capitaine Savary, se trouvant à une très-petite distance par le travers d'un vaisseau anglais qui combattait *le Ça-Ira* par tribord, lui lâcha plusieurs bordées qui ne furent pas inutiles au brave Coudé. Savary parcourut toute la ligne anglaise à bord opposé, offrant successivement le combat à chaque vaisseau, depuis le premier jusqu'au dernier. Mais cette diversion ne pouvait suffire pour dégager les deux vaisseaux séparés. Coudé, assiégé par sept vaisseaux à la fois, parmi lesquels deux à trois ponts, cessa dès lors d'observer les manœuvres de l'armée française, dont la conduite indécise accusait de plus en plus la déplorable présence de Le Tourneur.

Jamais tableau de carnage et de mort n'offrit un plus épouvantable aspect que l'intérieur du *Ça-Ira;* mais plus le désastre était à son comble, plus il régnait d'ordre et de précision dans les batteries de cet héroïque vaisseau. L'air étant intercepté par l'explosion du canon, et les ennemis restant par suite sans mouvement, Coudé, bien secondé par le lieutenant, depuis vice-amiral Jacob, et par ses autres officiers, en profita pour ajuster son tir avec tant d'habileté, que bientôt on vit s'écrouler le grand mât, le mât d'artimon et le petit mât de hune du *Courageous* et de *l'Illustrious* qui tenait le travers du *Ça-Ira*. *L'illustrious* ayant même été obligé de faire côte, un cri d'enthousiasme salua ce double succès qui aurait assuré la victoire des républicains, s'il y avait eu moins de disproportion dans le nombre, et surtout si l'escadre avait fait un peu plus d'efforts pour venir en aide aux deux vaisseaux qui combattaient avec tant d'ardeur. Mais, avant même que *le Courageous* et *l'Illustrious* se fussent éloignés, *le Britannia*, de 100 canons, portant le pavillon de l'amiral Hotham, *le Royal-Princess*, de 98, monté par le vice-amiral Goodall, et *le Tancredi*, vaisseau napolitain, de 74, s'étaient réunis à eux pour assaillir *le Ça-Ira*, par le travers, l'arrière et les hanches. Sous le feu terrible et incessant dont ils l'accablent, ses dernières manœuvres sont hachées, dispersées, les restes de ses mâts sont

coupés au ras du pont, ses batteries sont engagées par les débris de ses gréements ou presque englouties par le flot qui s'engouffre dans les sabords; *le Ça-Ira* est submergé de quatre pieds au-dessus de sa flottaison, dans toute sa longueur; il a douze pieds d'eau dans sa cale; six cents de ses défenseurs encombrent ses ponts de leurs cadavres mutilés; son intrépide capitaine, qui n'a pas quitté un instant le gaillard d'arrière, a l'estomac labouré par un boulet de canon, le bras droit fracassé, la tête et le corps tout entier couverts de contusions: et néanmoins on ne parle pas encore de se rendre sur *le Ça-Ira*, et la lutte continue avec un désespoir de plus en plus furieux. Coudé fait évacuer ses gaillards et envoie ses compagnons de gloire dans les batteries qui restent, pour prolonger la défense jusqu'à l'anéantissement du dernier d'entre eux, et jusqu'à ce que lui-même il ait trouvé le coup mortel qu'il défie. Mais le ciel prend pitié de ces braves et veut les réserver pour d'autres exploits. Les munitions sont épuisées, les poudres noyées : il n'y a plus moyen de combattre. C'est alors seulement que Coudé cède aux cris d'admiration et de générosité des ennemis qui lui témoignent qu'il a fait au delà du possible pour l'honneur de la République; c'est alors seulement qu'il amène un lambeau d'étendard que l'on distinguait à peine à son bâton de pavillon. Lorsque Coudé fut amené à bord du *Royal-Princess*, Goodall et ses officiers s'avancèrent pour lui rendre honneur, tandis que l'équipage tout entier de ce vaisseau, debout sur le pont et sur les vergues, le saluait de ses acclamations, et quand il remit, suivant l'usage, son épée au vice-amiral, celui-ci lui dit, en la prenant et en lui présentant la sienne : « Commandant, je garde pour moi cette glorieuse épée, mais acceptez la mienne en échange pour votre noble courage. »

Le Censeur, que Coudé, dans sa reconnaissance, appela toujours depuis *le Généreux*, eut désormais à supporter seul l'effort général de l'armée anglaise. Depuis longtemps il était assailli par plusieurs vaisseaux, et criblé par ceux qui étaient de l'arrière du *Ça-Ira*, auxquels il ne pouvait riposter; le capitaine Benoist déployait pour sa propre défense les mêmes ressources et le même courage qu'il avait montrés pour secourir son compagnon de gloire et d'infortune; mais après sept heures d'une lutte à jamais mémorable contre une armée tout entière, il devait succomber à

son tour. Plus de mâts, plus de gouvernail, les batteries détruites et submergées, les poudres noyées, tous les artilleurs tués sur leurs pièces, les officiers morts pour la plupart, le capitaine couvert de blessures, mourant, et cependant ordonnant encore, du geste et du regard, que l'on combattît pour la République : voilà le spectacle à la fois héroïque et déchirant qu'offrait *le Censeur* lorsque, réduit mais non vaincu, il tomba enfin au pouvoir de l'ennemi. Dans ce moment, *le Duquesne*, *le Timoléon* et *la Victoire*, voyant que leur diversion était devenue inutile, prirent le parti de se rallier au gros de leur escadre. Les Anglais étaient si maltraités, qu'ils ne songèrent pas à les inquiéter dans leur retraite. *Le Ça-Ira*, comme *le Vengeur* aux journées de prairial, coula bas avant d'arriver dans les ports britanniques (7).

Des hommes du métier reprochèrent à bon droit au contre-amiral Martin et au représentant Le Tourneur leur inertie pendant les sept heures du combat soutenu par *le Ça-Ira* et *le Censeur;* on leur demanda pourquoi l'escadre française étant au vent, ils ne l'avaient pas formée en bataille sur ces deux vaisseaux. Le contre-amiral Martin, qui n'avait pas eu son libre arbitre, s'abstint de toute réflexion comme de tout rapport; mais Le Tourneur crut donner le change sur sa coupable conduite, en exaltant les équipages au détriment des officiers, et en répandant contre ceux-ci, particulièrement contre les deux héros du *Ça-Ira* et du *Censeur*, un torrent de reproches immérités et d'injures.

En publiant lui-même un rapport mensonger du combat du cap Noli, Le Tourneur prouva qu'il entendait s'emparer jusqu'au bout du rôle du commandant en chef. Trompé par ce rapport, le membre du comité de salut public Marec émit, sur cette affaire, dans une séance de la Convention, une opinion que, suivant les expressions mêmes du commandant du *Ça-Ira*, le désintéressement et la justice réprouvaient (8). Mais, plus forte et plus retentissante que celle du membre du comité de salut public, la voix de la France entière rendit un éclatant hommage à la valeur de Coudé et de Benoist; et, plus tard, un arrêté du gouvernement, en date du 11 pluviôse an IV, sanctionna cette opinion du pays (9).

L'expédition de Corse était manquée, et l'escadre française rentra à Toulon; mais la République pouvait s'en consoler par

des victoires sur le continent dont elle recueillait en ce moment les brillants résultats. En effet, la paix de Bâle fut signée avec la Prusse, le 5 avril 1795, et un traité d'alliance offensive et défensive contracté avec la Hollande, le 16 mai suivant, donna à la France toute la Flandre hollandaise, compléta son territoire du côté de la mer, en l'étendant jusqu'aux bouches de la Meuse et du Rhin, déclara le port de Flessingues commun aux deux nations, reconnut la liberté de navigation dans l'Escaut, autorisa des garnisons françaises dans les principales places bataves, assura à la République une indemnité de cent millions de florins pour frais de guerre, et mit à sa disposition douze vaisseaux de ligne et dix-huit frégates particulièrement destinées à servir dans la mer du Nord et la Baltique. A la même époque, la Suède, le Danemarck, la Toscane, Venise et les États-Unis d'Amérique, comme la Prusse et la Hollande, reconnurent la République française, en accréditant auprès d'elle des ambassadeurs. Enfin, grâce à l'attitude sage, modérée, régulière, non moins que ferme et courageuse, qu'elle avait prise depuis la révolution thermidorienne, l'Europe et le monde entier semblaient croire à sa durée.

Ce fut pourtant ce moment si peu opportun que les royalistes du dedans et du dehors choisirent, à l'instigation de l'Angleterre et de la Russie, pour faire une nouvelle levée de boucliers. Leurs agents à Paris reçurent la mission secrète d'enlever le jeune dauphin, fils de Louis XVI, de la prison du Temple, pendant qu'en Angleterre, le comte de Puisaye, chef de chouans et auteur principal de ce projet, ayant de longue main préparé un mouvement en Bretagne, s'occupait à rassembler les éléments d'un débarquement d'émigrés sur cette partie de la côte de France, et qu'en Russie, le comte d'Artois (depuis Charles X) était pressé, par la czarine Catherine II, de se mettre à la tête d'une expédition destinée à rétablir sa famille sur le trône. Catherine lui promettait des secours en troupes et lui en donnait provisoirement en argent. Elle lui fit en outre solennellement présent d'une épée d'or à pommeau de diamant, bénite dans la cathédrale de Saint-Pétersbourg, et sur la lame de laquelle étaient inscrits ces mots : « *Donnée par Dieu, pour le Roi* (10). » Il y avait dans Catherine le besoin de s'immiscer dans les affaires de l'Occident, le fastueux désir de s'ériger en protectrice de la plus ancienne maison royale

de l'Europe et de la cause des trônes absolus. Quant au gouvernement anglais, personnifié dans Pitt, il lui suffisait, pour paraître entrer dans les vues de Puisaye, de l'intérêt qu'il avait à ranimer la guerre civile en France, sans que l'on ait besoin d'y joindre l'odieux projet de faire conduire à une boucherie certaine les débris du personnel de l'ancienne marine de Louis XVI, au moment où une amnistie générale semblait près d'être proclamée et de les rappeler pour la défense du nouveau pavillon. Il n'eut pas cette machiavélique pensée sans doute, quoique après l'événement de Toulon on ait pu le soupçonner de tout sans lui faire injure; mais il mesura ses secours et prit ses dispositions de manière à ne sacrifier d'abord, en ce qui le concernait, que de l'argent, dans lequel il comptait bien rentrer un jour, et à pouvoir s'emparer des résultats, si par hasard la tentative réussissait. Pitt prêta donc des bâtiments de transport et donna de l'argent, mais point de troupes anglaises. Il fit imposer deux chefs à l'armée de débarquement des émigrés, afin de pouvoir s'assurer de l'un par l'autre; et le comte de Vaugiraud, ancien capitaine de vaisseau dans la marine de Louis XVI, fut chargé de diriger la descente, mais sous l'autorité du commodore Waren. C'est ainsi que le gouvernement britannique paralysait toujours, par un secret contre-poids à tous les hommes et à tous les actes, l'effet de son bon vouloir apparent. Deux vaisseaux de ligne de 74 canons, quatre frégates, deux corvettes, deux cotres, quatre chaloupes canonnières et cinquante transports, voilà quels étaient les moyens mis par Pitt non pas à l'entière disposition, mais à l'usage conditionnel d'un premier corps de débarquement d'émigrés. Une seconde division navale devait, d'après les assurances du cabinet britannique, aller prendre, aussitôt après le départ de la première, un second corps d'émigrés organisés en cadre dans l'île de Jersey, croiser devant Saint-Malo, où Puisaye avait pratiqué des intelligences dans le but de faire livrer la place, et, en cas d'insuccès, venir se joindre à la première division; tandis qu'une troisième, composée principalement de transports, irait chercher à l'embouchure de l'île d'Elbe les débris de l'armée de Condé; qu'une quatrième croiserait devant Brest, sous les ordres de lord Cornwallis; et enfin qu'une escadre de quatorze vaisseaux, six frégates et nombre d'autres bâtiments, commandée par l'amiral

Bridport, étendrait sa protection sur ces différentes divisions. Tout cela était assurément bien combiné pour rendre les Anglais maîtres de la mer, pour produire une diversion favorable à l'empereur d'Allemagne, unique allié déclaré qui restât alors ouvertement à l'Angleterre, et détourner la République du soin de ses colonies; mais cet éparpillement de forces, ces divisions qui ne devaient opérer que des descentes successives, et par là même impuissantes, prouvent qu'il n'entrait pas dans la politique de Pitt de faciliter aux royalistes un succès décisif, ou démentent pour un moment l'immense réputation d'énergie et de capacité acquise à bon droit à ce ministre. Pitt ne voulait ni une France monarchique forte, ni une France républicaine puissante; il voulait que l'Angleterre restât arbitre entre deux factions qui se disputeraient l'héritage de Louis XVI.

Cependant le contre-amiral Renaudin avait fait voile plus heureusement que la première fois, avec ses six vaisseaux et quelques bâtiments légers, pour aller renforcer l'armée navale de la Méditerranée; et trois vaisseaux et sept frégates avaient été en outre détachés de l'escadre de Brest pour escorter, sous les ordres du contre-amiral Vence, un convoi de Bordeaux. De sorte qu'il ne restait plus de disponible dans l'Océan, pour s'opposer aux mouvements maritimes de l'ennemi, que neuf vaisseaux de ligne et quelques bâtiments inférieurs (1); et encore étaient-ils destinés, dans le principe, à diverses expéditions coloniales. Toutefois, à la nouvelle des projets des royalistes et des Anglais, ces expéditions furent contremandées, comme l'avait bien espéré le gouvernement britannique; et les neuf vaisseaux furent retenus, sous le commandement du vice-amiral Villaret-Joyeuse, pour mettre obstacle, autant que possible, aux opérations de l'ennemi dans la Manche.

Déjà le vice-amiral Cornwallis était sorti de Spithead avec cinq vaisseaux de ligne, deux frégates et un brig, et avait porté sa croisière sur les Penmarcks, pour y intercepter le convoi du contre-amiral Vence. Il l'aperçut en effet qui était tout près de rentrer à Brest; mais Vence le reconnut à temps, se couvrit de toiles, et rebroussa chemin pour se mettre à l'abri du canon de Belle-Isle. Cornwallis manœuvra en vain pour l'atteindre et l'empêcher de toucher à l'île.

Sur le bruit que la division du contre-amiral Vence était bloquée à Belle-Isle par des forces supérieures, les commissaires de la Convention à Brest décidèrent, avec le vice-amiral Villaret, que l'on ferait sortir les neuf vaisseaux restant pour la dégager; contrairement à l'opinion de Kerguelen qui craignait qu'on ne se laissât entraîner par une chasse imprudente au milieu d'une armée ennemie, qu'on ne trouvât au retour la retraite coupée, et qui assurait que la division Vence pouvait, en dépit de toutes les forces de l'Angleterre, se rendre de Belle-Isle à Lorient, en combinant l'heure de la marée, pour se trouver au point du jour à mi-flot devant ce port. Kerguelen ne s'était pas trompé dans ses calculs : l'escadre n'eut pas plutôt mis à la voile que l'on apprit que Vence était parti de Belle-Isle, et qu'on le joignit, le 15 juin, à quelques lieues de Grois. Dès lors, il fallait rentrer, ou bien l'objet de l'expédition ne pouvait plus être le même; Villaret-Joyeuse et le représentant Topsent, qui était à bord, ne voulant pas être sortis pour rien, résolurent de donner la chasse à la division Cornwallis.

Ils la découvrirent, le 16 juin 1795, qui fuyait à toutes voiles, sur l'avis qu'elle avait reçu de la présence de l'escadre française. Mais deux de ses vaisseaux en retardèrent la marche, de telle sorte que le lendemain, à neuf heures du matin, la frégate *la Virginie*, capitaine Jacques Bergeret, puis le vaisseau qui était en tête de l'avant-garde française, ouvrirent le feu contre le vaisseau anglais le plus rapproché. C'était en ce moment *le Mars*, capitaine Charles Cotton, qui se défendit avec ses pièces d'arrière. Villaret espérait s'emparer de toute la division ennemie, mais l'impuissance de ses capitaines à manœuvrer en escadre l'en empêcha. Cornwallis, qui s'était décidé à hisser pavillon et à mettre en bataille, voyant que *le Mars*, et même *le Triumph*, étaient sur le point de tomber au pouvoir des Français, fit une retraite regardée par ses compatriotes comme très-habile; il se retira avec ses cinq vaisseaux, ses frégates et son brig, dans la forme d'un coin (*wedge*) dont *le Royal-Sovereign*, qu'il montait, était le bout. A l'entrée de la nuit, Villaret fit lever la chasse. L'insuccès de cette affaire ne fut pas un grand malheur pour les Français, qui auraient été conduits fort loin par leur poursuite, et auraient couru risque d'être ramassés eux-mêmes par une grande flotte en-

nemie au moment où ils auraient amariné les prises anglaises (12).

En effet, le jour même où Villaret était sorti de Brest, l'amiral Bridport avait pris la mer avec une armée de dix-sept vaisseaux, afin d'occuper l'escadre française pendant que la division du commodore Waren se dirigeait vers la baie de Quiberon, où elle avait l'intention, tenue encore secrète, d'opérer le débarquement des émigrés.

Villaret-Joyeuse, après avoir essuyé un coup de vent terrible, ne put se dérober à la chasse que lui donna cette armée; dans cette extrémité, il fit signal à son escadre de se former en ordre de marche de front (13). Au point du jour du 23 juin, l'amiral Bridport, voyant cette mauvaise disposition de son adversaire, forma son armée en deux colonnes, pour attaquer les deux vaisseaux d'ailes de la ligne de front des Français, ou pour prendre l'armée républicaine en flanc tribord et bâbord de sa ligne. Quoique la Convention vînt de rapporter l'arrêté des représentants Jean-Bon-Saint-André et Prieur (de la Marne), en date du 24 prairial an II, qui prescrivait à l'amiral et aux commandants d'escadre ou de division sous ses ordres de passer sur des frégates au moment de l'action, et, par décret du 18 prairial an III, ne laissât désormais cette faculté aux officiers que sous leur responsabilité personnelle, Villaret passa, avec le représentant Topsent, sur la frégate *la Proserpine*, tandis que les contre-amiraux Vence et Kerguelen passaient sur *la Dryade* et *la Fraternité*. Puis, quelques nouvelles manœuvres furent ordonnées à l'armée française, aussi médiocrement combinées que les précédentes. Villaret eut encore le tort de faire former sa ligne de bataille sur *l'Alexander*, qu'il savait être mauvais marcheur, de sorte que, malgré la remorque qu'on lui avait donnée, ce vaisseau étant toujours de l'arrière, se vit attaqué le premier. Les manœuvres prescrites pour le dégager furent mal exécutées par la plupart des vaisseaux; mais un ordre de manœuvres n'était pas indispensable à une escadre dont l'unique soin devait être d'échapper au plus vite à des forces supérieures; il ne pouvait que ralentir la marche par la confusion et l'exécution même des mouvements prescrits.

On apercevait l'île de Grois, et chacun ne pensait plus qu'à se couvrir de voiles pour l'atteindre. *Le Mutius* avait un moment soutenu *l'Alexander* avec ses canons de retraite; mais bientôt il aug-

menta lui-même de voiles, et, en se retirant, laissa une lacune qui isola de plus en plus ce bâtiment. *Le Jean-Bart*, de 74, après avoir aussi un moment rendu le feu de l'ennemi, lâcha prise dès que Legouardan, son capitaine, eut été blessé et obligé de quitter le commandement. *Le Peuple-Souverain*, de 120 canons, et *les Droits de l'Homme*, de 74, firent aussi quelque figure; mais *l'Alexander*, qui supportait vaillamment le feu de trois vaisseaux à trois ponts et était menacé par douze autres bâtiments ennemis, ne fut sérieusement secouru que par *le Redoutable*, de 80 canons, capitaine Moncousu, *le Tigre*, de 80, capitaine Bedout, et *le Formidable*, de 74, capitaine Linois, qui se dévouèrent, dans cette fatale journée, pour le salut de l'escadre, et seuls à peu près obéirent aux signaux de l'amiral. Linois se faisait remarquer par la hardiesse et la précision de ses manœuvres, quand soudain une terrible explosion part de son bord; la dunette du *Formidable* saute, l'arrière du vaisseau est tout en feu, et la flamme s'élève jusque dans la hune d'artimon; pour comble de malheur, Linois reçoit au visage une blessure qui le prive pour toujours de l'œil gauche, et à la tête une horrible contusion qui le laisse un moment sans connaissance. Dans cette funeste position, *le Formidable*, impuissant à riposter, devient, pour un moment, le point de mire des Anglais qui l'enveloppent et le canonnent à couler bas. Vainement Linois, revenu à lui, essaie de faire éteindre l'incendie qui consume son vaisseau, pour pouvoir ensuite recommencer à combattre. La flamme redouble, et *le Formidable* ne présente plus que l'aspect d'une énorme masse de feu ballottée sur les eaux. Linois, cédant alors aux vœux de son équipage, rendit son vaisseau embrasé. Au même instant, *l'Alexander* à qui toute retraite était coupée et qui avait tenu longtemps avec un courage peu commun contre ses trois adversaires, tomba aussi au pouvoir de l'armée ennemie. Les Anglais, forts de leur supériorité et enhardis encore par la terreur que décelaient les fuyards, particulièrement *le Wattignies*, *le Fougueux* et *le Zélé*, se formèrent alors en trois divisions, l'une au vent, l'autre en arrière, la troisième sous le vent, et poursuivirent ainsi l'escadre française en la canonnant, jusqu'à moins d'une demi-lieue de terre.

Cependant, *le Redoutable*, après s'être bravement et habilement comporté, était venu à bout de leur échapper. *Le Tigre*, resté seul

exposé au feu de douze vaisseaux, dont huit à trois ponts, se traînant péniblement avec ses voiles criblées, ses vergues pendantes et toutes ses manœuvres hachées, était néanmoins tout près d'atteindre le port, quand Villaret-Joyeuse s'aperçut que l'amiral anglais cherchait à lui couper la retraite. Après avoir inutilement fait signal à sept de ses bâtiments de lui porter secours et au *Zélé* de lui donner la remorque, l'amiral français, désolé, furieux, se précipite, avec sa seule frégate, au-devant de ceux qui forçaient de voile, et met en panne dans l'espoir qu'ils ne lui passeront pas sur le corps et qu'ils imiteront sa manœuvre. Mais, aveuglés par la peur, ils ne voient plus leur commandant en chef, et *la Proserpine* est sur le point d'être coulée par l'abordage d'un des fuyards. Enfin la frégate amirale est dépassée, malgré les huées de son équipage et du capitaine Daugier qui criait : « Oh! les lâches! les lâches! » L'infortuné Villaret n'attendait plus qu'un boulet qui vînt lui enlever, avec la vie, l'aspect d'une si honteuse conduite, ou, pour être moins sévère que lui, l'aspect d'une si grande inexpérience des vaisseaux de guerre. Il crut avoir trouvé cette fin qu'il espérait, en voyant *le Royal-George*, de 110 canons, s'approcher de *la Proserpine*, et il s'offrit sur le pont de sa frégate, avec une sorte de délire, aux bordées de l'amiral anglais. Mais la consolation de mourir en ce jour de la mort des braves lui fut même refusée. L'ennemi, acharné après *le Tigre*, s'embarrassa peu de *la Proserpine* et ne lui tira que quelques coups de canon dédaigneux. Au même moment, *le Tigre* perdit son gouvernail, tomba sous le vent, fut coupé et obligé de se rendre au *Royal-George* (14). Après cette prise, les Anglais cessèrent la chasse, mais s'ils eussent eux-mêmes bien manœuvré et si leur amiral n'eût pas pris l'île de Grois pour celle de Belle-Isle, ils auraient pu s'emparer de tous les vaisseaux français ou les faire périr à la côte. Les conseils de Kerguelen et de Bruix décidèrent Villaret et Topsent à faire entrer l'escadre à Lorient (15).

A la faveur des manœuvres et de la diversion de Bridport, le commodore Waren, qui avait pu apercevoir, dans une éclaircie, les deux escadres en présence, vint mouiller avec son convoi dans la baie de Quiberon, le 25 juin 1795, tandis que l'armée navale d'Angleterre bloquait Lorient et Belle-Isle; deux jours après, de concert avec le comte de Vaugiraud, il opéra, sans obstacles, le

débarquement du premier corps d'émigrés, dans le fond de cette baie, sur la plage de Carnac. La première nouvelle qu'eurent les royalistes en arrivant fut que le jeune dauphin, pour lequel ils venaient rallumer la guerre civile, était mort dans sa prison, et que leur souverain était désormais le comte de Provence, sous le nom de Louis XVIII. Cela ne ralentit pas leur ardeur de combattre. Le premier corps d'émigrés se composait de trois mille hommes environ divisés en cinq régiments à la solde de l'Angleterre : *Loyal-Émigrant*, ou de *La Châtre*, qui venait de servir avec distinction dans la campagne de Belgique et de Hollande, commandé par le major d'Haize; *Royal-Louis*, ou d'*Hervilly*, commandé par le colonel d'Atilly; *Royal-Marine* ou d'*Hector* composé de marins émigrés et commandé par le comte de Soulange, ancien chef d'escadre, beau-frère du comte d'Hector; *Dudresnay*, placé sous les ordres du marquis de ce nom et du comte de Talhouet; et de *Rothalier*, commandé par le colonel de ce nom, et composé d'artilleurs dont beaucoup avaient appartenu au corps des canonniers-matelots. Les chefs de la guerre des chouans devaient seconder les mouvements des émigrés, et le fameux Charette, qui était un ancien lieutenant de vaisseau dans la marine royale, allait lever de nouveau l'étendard de l'insurrection dans la Vendée et la Bretagne. Les royalistes, sûrs de cette ancienne province, comptaient aussi sur la Normandie, et avaient des intelligences secrètes jusque dans Paris. Malgré la nouvelle situation de la République, ils pouvaient donc se flatter de quelque succès. Mais ils ne s'entendirent pas au moment de l'action. Puisaye, qui avait des provisions de général en chef de Louis XVIII et qui aurait été le plus capable de conduire cette expédition préparée par lui-même, fut tout surpris quand le comte d'Hervilly, homme de vieille stratégie, mais peu fait pour une guerre de partisans, lui exhiba des lettres du roi de la Grande-Bretagne qui le nommaient général en chef des troupes émigrées à la solde de l'Angleterre. Une rivalité s'ensuivit qui troubla toutes les opérations des royalistes et empêcha Puisaye de rendre les services qu'on pouvait espérer de lui. La presqu'île de Quiberon et tous ses forts étant tombés, presque sans coup férir, au pouvoir de l'expédition, le général de Louis XVIII voulait que les troupes régulières y prissent garnison et y attendissent l'arrivée des autres corps d'émigrés, pen-

dant qu'il se porterait en avant pour armer et soulever les royalistes bretons jusqu'au delà de Rennes; mais le général du roi d'Angleterre ne voulut marcher que pas à pas, suivant les règles de la tactique, et s'imagina qu'il pourrait conduire une masse de paysans qui étaient venus se réunir à lui, comme une armée de troupes régulières. Il donna le temps au général Hoche, alors à Rennes, de rassembler les troupes républicaines, et de venir l'enfermer dans la presqu'île de Quiberon, *comme un rat dans une souricière*, suivant l'expression même de ce général (16). Les républicains commencèrent par s'emparer d'une des extrémités de la presqu'île et du poste de Sainte-Barbe que d'Hervilly avait eu le tort d'abandonner, et qu'il voulut ensuite, mais inutilement, reprendre dans une affaire qui coûta la vie aux trois quarts du régiment d'Hector, à plus de soixante officiers de l'ancienne marine, et où il reçut lui-même une blessure des suites de laquelle il ne devait pas revenir. Le marquis de Kergariou, capitaine de vaisseau, qui s'était rendu célèbre dans la guerre d'Amérique, périt dans cette affaire, ainsi que le commandeur de La Laurentie, aussi capitaine de vaisseau. La Laurentie, ayant eu les deux jambes emportées par un boulet, ne voulut jamais permettre qu'on le portât au camp, et, donnant sa bourse aux grenadiers qui s'apprêtaient à lui rendre ce service : « Il ne s'agit pas de moi, leur dit-il, laissez-moi mourir ici. Si vous voulez me servir, retournez vous battre. Vive le roi (17)! » Tel était l'enthousiasme de ces hommes, qui faisait dire au général Hoche : « Plût à Dieu que de telles gens brûlassent pour la patrie des mêmes sentiments que nous (18)! » La veille de l'attaque du poste de Sainte-Barbe, un nouveau convoi d'émigrés, commandés par le comte de Sombreuil, était arrivé de Spithead en baie de Quiberon; mais d'Hervilly, jusque alors si incertain dans ses opérations, n'avait pas jugé à propos d'attendre, comme s'il eût craint que Sombreuil dût lui enlever l'honneur d'un triomphe (19).

A quelques jours de là, le 21 juillet, les républicains, moitié par surprise, moitié par force, s'emparèrent du fort Penthièvre, clef de la presqu'île de Quiberon, et désormais c'en fut fait des royalistes. Leur déroute fut épouvantable; il pleuvait à torrents, les coups de tonnerre se succédaient sans interruption, et, pour comble de détresse, un affreux coup de vent du sud-ouest em-

pêchait le commodore Waren de faire approcher ses navires de la côte pour recevoir les fuyards. Sombreuil, qui était aussi breveté par le roi d'Angleterre et avait pris le commandement des émigrés à la place de d'Hervilly, entendant les républicains crier: « Rendez-vous! bas les armes! on ne vous fera rien! » s'avança avec courage entre les deux armées pour parlementer en faveur des siens, tenant peu à la vie pour lui-même. Il voulut parler au général Humbert, mais il était impossible de s'approcher, à cause du feu très-actif d'une corvette anglaise qui balayait une plage découverte sur laquelle les républicains étaient obligés de passer. Humbert, avant de rien entendre, exigea que l'on fît cesser le feu de ce bâtiment (20). Alors Sombreuil entre dans la mer avec son cheval, pour aller parler au capitaine de la corvette; mais il est ramené au rivage. Aussitôt, l'ancien officier de marine Géry de Papeu se jette à l'eau, lutte contre une mer affreuse, parvient à bord de la corvette, et, s'abusant sur les cris de compassion des républicains, sur les paroles du général Humbert, il dit au commandant anglais : « Nous avons capitulé, ne tirez plus; » puis il revient à terre (21). Dans ce moment, les républicains s'avancèrent en répétant encore : « Rendez-vous! bas les armes! on ne vous fera rien! » Le comte de Sombreuil, si l'on en doit croire la plupart des écrivains royalistes et sa propre attestation, capitula verbalement, ne pouvant faire mieux, et s'excepta seul du traité; il fut convenu, toujours d'après les mêmes témoignages, que les émigrés auraient le choix de se rembarquer ou de retourner chez eux, et, à ces conditions, ils se rendirent. Mais ces témoignages sont singulièrement infirmés par l'attestation contraire de Hoche, le plus loyal à la fois et le plus magnanime des hommes, comme le plus habile et le plus grand des généraux d'alors. Ils ne le sont pas moins par l'attestation du comte de Vaublanc, un des généraux royalistes, qui essaya, mais en vain, de détourner Sombreuil de cette fatale idée qu'il y avait capitulation, et déclara que, pour lui, il aimait mieux être noyé que d'être pris (22). Quand le comte de Vaublanc se jeta à la mer, près de dix-huit cents personnes, officiers, soldats, paysans, pauvres femmes emportant leurs enfants sur leurs épaules, s'y étaient déjà précipités; sur le rivage on voyait des chefs royalistes se brûler la cervelle de désespoir, ou se passer l'épée au travers

du corps plutôt que de se livrer à leurs ennemis. Quelques embarcations anglaises ayant enfin réussi à s'approcher, la foule coupa les flots pour se porter vers elles, poursuivie encore par une grêle de balles que des soldats belges envoyaient aux têtes qui surnageaient; tandis que les matelots anglais en étaient réduits, comme naguère en rade de Toulon, à couper, avec le sabre et la hache, les mains des malheureux fuyards qui, voulant s'y cramponner tous à la fois, menaçaient de submerger les canots et les chaloupes. C'était un spectacle lamentable et déchirant (23). Les schooners anglais *le Pelter* et *le Lark*, essayèrent de couvrir la retraite des royalistes; mais ils furent obligés de cesser leur feu qui atteignait autant et plus ceux qu'ils voulaient sauver que les républicains. Les généraux de Vaublanc et Dubois-Berthelot, reconnus à leur panache blanc, furent recueillis par un canot et transportés à bord de la frégate *la Pomone*, que montait le commodore Waren, et sur laquelle, trop tôt pour sa réputation, s'était déjà retiré le comte de Puisaye (24).

Le comte de Sombreuil et tous ceux qui s'étaient rendus prisonniers furent dirigés sur les prisons d'Auray et de Vannes. Les soldats républicains auraient voulu sauver ces malheureux; ils leur laissèrent même les moyens de fuir, en prenant à peine les précautions nécessaires pour les garder. Mais le comte de Soulange, pour éviter que l'on ne fût attaché, avait donné sa parole que personne ne chercherait à s'échapper, et chacun crut devoir se rendre esclave de cet engagement. Bientôt les représentants Tallien et Blad s'emparèrent des prisonniers, et, ne partageant point la magnanimité de Hoche, qui se retira à Rennes, ils en ordonnèrent le massacre à Vannes et à Auray. Là, n'ayant point trouvé de soldats français qui voulussent remplir cette sanglante commission, ils furent obligés d'en charger les mêmes soldats belges et particulièrement liégeois qui naguère avaient tiré jusque sur les malheureux près de se noyer. C'est alors que périrent les restes déplorables de l'ancienne marine émigrée. Les chefs d'escadre de Soulange et de Senneville, les capitaines de vaisseau de Froger frères, les lieutenants de Caux, de Concise, de Comblat, de Crétien, de Tressesson, Du Paty, de Cluzel, d'Ombidaud, de Coëtodon, de Kerlerec, de Cheffontaine, de Lage de Volude, de Baraudin et bien d'autres officiers distingués, firent une mort

héroïque. Le lieutenant de vaisseau de Coëtudavel avait intéressé un des juges par sa physionomie douce et son air de jeunesse : « Pour vous, dit celui-ci, vous n'avez pas l'âge, sans doute? — Je vois votre intention, répondit Coëtudavel, je vous en sais gré; mais je ne veux pas racheter ma vie par un mensonge. » Il périt à son tour, au cri de vive le roi! Le fameux comte de Kergariou de Loëmaria, frère du marquis, un héros, un grand marin qui, après avoir été la terreur des Anglais, n'aurait pas dû aller chercher un asile parmi eux, se montra à sa dernière heure ce qu'il avait été sur son bord. Quand on vint faire l'appel des prisonniers pour les conduire au massacre, il dit à ses camarades : « Vous n'avez pas besoin qu'on vous donne l'exemple de mourir; mais, comme votre ancien, je réclame l'honneur de marcher au supplice le premier. » Cette faveur lui fut accordée (25).

On l'a dit avec raison, quand la société punit des coupables, elle doit être en deuil. Cependant le représentant Tallien alla au sein de la Convention faire le récit le plus pompeux de la journée de Quiberon et du massacre de quatre mille Français (26). La joie que causa la victoire étouffa le sentiment de la pitié, et des réjouissances publiques eurent lieu en l'honneur de cet événement. Quant au ministre anglais Pitt, cherchant à atténuer l'horreur du désastre de Quiberon, il dit que « du moins le sang anglais n'avait pas coulé dans cette déplorable journée. — J'en conviens, s'écria Fox; mais l'honneur anglais y a coulé à pleins bords. »

Le commodore Waren, après avoir envoyé inutilement sommer le général Boucret, gouverneur de Belle-Isle, de lui remettre cette place, leva l'ancre, sans avoir pu se préparer ce refuge, et alla déposer sur l'îlot de Houat quelques royalistes qui s'imaginaient encore pouvoir se relever de leur défaite. Ce fut là, en baie de Quiberon, qu'ils virent arriver d'Angleterre la frégate *le Jason*, apportant le comte d'Artois. Alors le commodore Waren s'empara de l'île d'Yeu, qui devint le quartier général des émigrés. Ceux-ci y perdirent un temps considérable en intrigues, tandis que Charette et les autres généraux vendéens pressaient, par de continuelles missives, le comte d'Artois de débarquer enfin sur la côte de France. Mais ce prince, peu fait pour des entreprises de quelque suite, et ayant peur de son ombre même dans la route où il ne s'était engagé que malgré lui (27), avait déjà

chargé le duc d'Harcourt de solliciter auprès du gouvernement britannique un ordre de rappel. Le comte d'Artois, nè le voyant point arriver, prit le parti de ne pas l'attendre davantage, se rembarqua sur *le Jason*, et se fit conduire en rade de Portsmouth, abandonnant à leur triste destinée tous ceux qui s'étaient compromis pour la cause de sa famille (28). Peu après, la désunion la plus entière se mit parmi les chefs vendéens et bretons; les généraux républicains Hoche, Hédouville et Travault, par leur modération autant que par leurs armes, avaient presque achevé la pacification de la Vendée et de la Bretagne, quand la prise et la mort des généraux Charette et Stofflet la complétèrent.

CHAPITRE V.

1795.

Ministère de Redon de Beaupréau. — Seconde campagne du contre-amiral Martin dans la Méditerranée, en l'an III. — Combat naval du cap Roux. — Paix avec l'Espagne. — Cession de la partie espagnole de Saint-Domingue à la France. — Expédition de Ganteaume dans le Levant. — Dispersion du convoi de Smyrne et reprise du *Censeur*, par Richery, près du cap Saint-Vincent. — Belles croisières des capitaines Moultson et Robin. — Alarmes du commerce anglais. — Décrets de brumaire an IV, sur la marine ; nouvelle organisation. — Réunion de la Belgique et du port d'Anvers à la France. — Proclamation de la constitution de l'an III.

Sur les entrefaites, le commissaire général Dalbarade avait été remplacé à la marine, le 2 juillet 1795, par l'ancien ordonnateur de Brest, Redon de Beaupréau, qui arrivait avec du zèle et de bonnes intentions administratives.

De nouveaux événements se passaient alors dans la Méditerranée (1). L'armée navale, aux ordres du contre-amiral Martin et du représentant Niou, avait repris la mer et donné une chasse de trente-six heures à la division de Nelson qui louvoyait le long de la côte de Ligurie, pour aider les Autrichiens à enlever aux Français leur domination sur l'État et le golfe de Gênes, et l'avait forcée à s'aller cacher dans la baie de Saint-Florent, en Corse.

Le 13 juillet 1795, cette armée était mouillée à trois lieues environ dans le sud de l'île du Levant, l'une des îles d'Hyères, lorsqu'à trois heures et demie du matin elle aperçut l'armée de l'amiral Hotham, à deux lieues dans le nord-nord-ouest, qui courait à bord opposé. Quoiqu'un vent violent eût mis pendant

la nuit les vaisseaux français dans la nécessité de se tenir très-écartés les uns des autres, ils obéirent avec toute la célérité désirable au signal que Martin leur fit de former la ligne de bataille par rang de vitesse, sans avoir égard au poste. Toutefois, l'armée française ne se composant que de dix-sept vaisseaux, dont un seul à trois ponts, et de six frégates, le contre-amiral Martin, quand il se fut assuré que la flotte anglaise était forte de vingt-trois vaisseaux, dont cinq à trois ponts, et de huit frégates, donna l'ordre de retraite sur le golfe Jouan ou sur celui de Fréjus, la position sous le vent des îles d'Hyères empêchant de se diriger de ce côté. Mais, à mesure que l'on approchait de terre, le vent faiblissait, et l'avant-garde anglaise, profitant de la continuation de la brise du large, gagnait considérablement. Obligé d'accepter un engagement à forces inégales, le contre-amiral, sur les neuf heures et demie du matin, fit le signal de branle-bas. A trois lieues environ du cap Roux, son armée se trouvait presque en calme plat, tandis que la flotte ennemie, manœuvrant pour doubler la queue de la ligne française et la mettre entre deux feux, était encore poussée par un léger frais. Il ordonna, vers le milieu du jour, à son arrière-garde de commencer le combat en retraite. Vieux débris naguère abandonné dans le port de Toulon, mais que la République, dans sa détresse navale, avait été obligée de remettre à la mer, *l'Alcide*, de 74, dernier bâtiment de l'armée française, soutint avec honneur les bordées de l'avant-garde anglaise qui par bonheur manœuvrait fort mal, ainsi que toute la flotte de Hotham. Cependant ce vaisseau ayant beaucoup souffert dans son gréement, aurait peut-être succombé si, à la faveur d'une légère brise qui survint, Martin n'avait pu lui envoyer du secours. La frégate *l'Alceste*, commandée par le capitaine Hubert, passa au milieu des ennemis en faisant feu des deux bords, et parvint à donner la remorque à *l'Alcide*. Le vaisseau *l'Aquilon* abattit le grand mât de hune d'un vaisseau anglais, circonstance fort heureuse qui retarda la marche de l'ennemi, et donna le temps à l'arrière-garde française de se rétablir en bon ordre. Martin se trouvait à son tour en position de couper quelques-uns des vaisseaux de son adversaire, et il s'apprêtait à prescrire un mouvement qui pouvait rendre l'affaire générale, lorsqu'un jet de flammes, accompagné d'une explosion épouvantable, s'é-

lança soudain de l'intérieur de *l'Alcide*. De part et d'autre, on ne songea plus qu'à s'éloigner de ce foyer d'incendie qui provenait d'un accident, et non du feu de l'ennemi. Le tiers à peine de l'équipage de *l'Alcide* fut sauvé. Ce n'était pas la carcasse de ce vieux vaisseau qui était une perte pour la République : c'étaient ces braves gens dont les cadavres mutilés et à demi calcinés furent bientôt poussés sur la plage. Sans ce malheur, indépendant du courage et de l'habileté de l'ennemi, l'engagement du cap Roux aurait été satisfaisant pour l'armée de la République qui, dans une rencontre si inégale, avait beaucoup plus maltraité l'armée anglaise qu'elle n'avait elle-même souffert. Après avoir mouillé au golfe de Fréjus, elle put retourner à Toulon sans être inquiétée. Le combat en retraite du cap Roux fit honneur à Martin qui fut promu, dans ce temps, au grade de vice-amiral (2).

A cette époque, la paix avec l'Espagne fut signée à Bâle le 12 juillet 1795. La République restituait toutes ses conquêtes dans la Catalogne et la Biscaye; et le roi Charles III lui cédait, en retour, la partie espagnole de Saint-Domingue, possession devenue aussi précaire pour lui que la partie française l'était pour la République. Cette paix avec un pays où régnait un prince de la maison de Bourbon, fut un coup mortel pour les royalistes du midi et de l'ouest de la France, ainsi que pour les émigrés. Elle procura aux vaisseaux de la République de nouveaux abris dans les deux mers, et leur permit de se risquer davantage dans les eaux de la Méditerranée, où ils n'avaient plus à craindre de rencontrer la marine espagnole unie à celle d'Angleterre.

On en profita aussitôt pour pousser quelques expéditions dans le Levant. Le capitaine Ganteaume, qui avait fait depuis peu une campagne sur les côtes d'Irlande et qui, plus récemment encore, dans la Méditerranée, avait soutenu un brillant combat de deux heures contre un vaisseau espagnol, embossé sous les forts de Catalogne, fut mis à la tête d'une division composée du vaisseau *le Mont-Blanc*, de quatre frégates, deux corvettes et un brig, avec la triple mission d'attaquer un convoi anglais venant de Smyrne, de protéger le commerce français dans l'Archipel, et de promener le pavillon national dans une mer où l'on avait perdu l'habitude de le voir. Ganteaume ne rencontra pas le convoi de Smyrne; mais il dérouta complétement l'armée anglaise de la

Méditerranée qui s'était attachée à sa poursuite, et, tout en évitant celle-ci, faillit s'emparer du vaisseau de Nelson, qui tomba une nuit dans ses eaux et ne lui échappa que par sa position au vent de la division française. Ganteaume arriva sain et sauf, avec tous ses bâtiments, dans l'Archipel, et étendit bientôt sa croisière jusque sur les côtes d'Anatolie. L'un de ses premiers services fut de délivrer une division légère, aux ordres du capitaine Rondeau, que des frégates anglaises tenaient bloquée dans le port de Smyrne. Si Ganteaume ne fut pas un homme à la hauteur d'un grand commandement en chef d'armée navale, il se montra du moins un fort habile croiseur.

A la même époque, un autre marin, plus largement doué encore, Joseph de Richery (3), qui, non-seulement avait été relevé de destitution, mais élevé au grade de contre-amiral après la révolution thermidorienne, commençait une mémorable campagne, mémorable surtout chez les Anglais, par suite des pertes immenses qu'elle leur fit essuyer. Sorti de Toulon, le 14 septembre 1795, à la tête d'une escadre de trois vaisseaux et de six frégates, destinée à l'attaque des établissements britanniques de Terre-Neuve et de l'Amérique septentrionale, Richery eut connaissance, le 7 octobre, à vingt-cinq lieues nord-ouest du cap Saint-Vincent, du convoi de Smyrne, à la recherche duquel Ganteaume était inutilement allé, et qui, après avoir successivement relâché à Livourne et à Gibraltar, cinglait vers les ports d'Angleterre, sous l'escorte de trois vaisseaux de 74, *le Censeur*, prise française, *le Bedfort* et *la Fortitude*, appuyés de plusieurs frégates. Richery n'eut pas plutôt aperçu cette riche proie que, monté sur *le Jupiter*, il fit signal à ses vaisseaux d'aller attaquer l'escorte, pendant que ses frégates donneraient la chasse au convoi. A peine la manœuvre fut-elle commencée que le commodore anglais fit le signal de sauve-qui-peut à ses bâtiments de guerre, et se couvrit le premier de voiles, donnant ainsi un éclatant démenti à ceux qui prétendent que la marine d'Angleterre s'est toujours montrée plus soucieuse que celle de France de défendre les marchands (4). Toutefois, *le Censeur* resta en arrière des autres, fut atteint et amena pavillon devant une seule volée du *Jupiter*. C'est de la sorte que ce vaisseau reprit les couleurs de la République qu'il avait perdues, la même année, au combat du cap Noli. Les fré-

gates françaises, de leur côté, amarinèrent trente bâtiments de commerce; si elles eussent été en plus grand nombre, tout le convoi anglais, évalué à cent vingt millions de francs serait tombé en leur pouvoir. Richery conduisit ses prises à Cadix, où il resta pour aider à des négociations d'alliance offensive et défensive avec l'Espagne.

La nouvelle de son succès arriva à la Convention en même temps que celle de l'enlèvement du convoi de la Jamaïque, par le capitaine Moultson. Parti de Rochefort, le 21 août, avec une petite division, Moultson avait attaqué, à la hauteur du cap Finisterra, dix-huit gros bâtiments de ce convoi, évalués à deux cents millions, et avait fait main basse sur un bon nombre. Avec le même succès, le capitaine Robin, après une active croisière qu'il avait étendue du cap Saint-Vincent à l'île de Madère, amena à Rochefort quarante-quatre navires du commerce capturés sur les ennemis. De si heureuses nouvelles furent accueillies avec enthousiasme à la Convention et firent les honneurs de la séance du 22 octobre 1795. Les marchands d'Angleterre qui avaient paru indifférents à la perte des quarante-six millions qu'avaient coûté à l'État les deux expéditions de Quiberon et de l'île d'Yeu, se montrèrent extrêmement affectés de ces fructueuses croisières de la marine républicaine, et redoublèrent de clameurs contre le gouvernement; mais Pitt, résolu à poursuivre *per fas et nefas* son œuvre de haine contre la France, s'émut à peine de ces cris.

Dans ce temps, la Convention vivement frappée de la nécessité de renverser de fond en comble les fausses bases, les faux principes sur lesquels, dans un fatal moment de vertige et d'erreur, on avait voulu constituer une nouvelle marine, chargea le comité de salut public de régler tout ce qui était relatif à l'organisation maritime, et c'est alors que furent rendus les décrets, réparateurs dans leur intention, du 2 et du 3 brumaire an IV (24 et 25 octobre 1795), qui détruisirent tout ce qu'on avait adoré, relevèrent tout ce qu'on avait maudit en fait de marine. On rebroussa même jusqu'au code maritime de 1689, que l'on prit pour base et pour guide; l'épée fut de nouveau soumise à la plume dans les ports et les arsenaux. On rendit un uniforme aux officiers d'administration. Dans chaque grand port (5), on établit un ordonnateur chargé de la direction générale des approvisionnements, des tra-

vaux, des mouvements, de l'artillerie, de la comptabilité, de la police, de la levée des marins et ouvriers, de la revue et du paiement des officiers, etc., avec des commissaires principaux et des sous-commissaires sous ses ordres; on décida qu'il y aurait des aides-commissaires, remplissant les fonctions des anciens écrivains de la marine, à bord des vaisseaux en campagne, et un sous-commissaire et un ingénieur sur chaque escadre; on institua trois directeurs civils dans chaque grand port sous l'autorité de l'ordonnateur : le premier pour les constructions navales; le second pour les mouvements des ports; le troisième pour l'artillerie de marine. Un conseil d'administration fut également créé dans chaque port, et les officiers militaires en furent exclus. Passant ensuite à l'organisation des états-majors de la marine dans les ports, on décréta qu'ils se composeraient, à Brest, Toulon, Rochefort et Lorient, d'un commandant d'armes, d'un adjudant général, d'adjudants et sous-adjudants; que le commandant d'armes serait chargé de la garde militaire et sûreté du port, des forts, batteries et postes dépendant de la marine; qu'il aurait sous ses ordres les officiers et les troupes de la marine, mais qu'il serait dépourvu de toute autorité sur l'arsenal. La suppression du corps des officiers de vaisseau de tous grades, créé pendant ces dernières années, fut prononcée, et une *marine militaire de l'État* fut instituée avec des *aspirants non officiers*, six cents *enseignes de vaisseau*, quatre cents *lieutenants de vaisseau*, cent quatre-vingts *capitaines de frégate*, cent *capitaines de vaisseau*, répartis en deux classes, cinquante *chefs de division*, seize *contre-amiraux* et huit *vice-amiraux*. Quant au titre d'amiral, il ne serait que temporaire. Par malheur, dans la disette où l'on était d'hommes expérimentés et pour ne point briser les positions nouvellement acquises, les décrets de brumaire furent obligés d'admettre que les officiers du commerce qui avaient commandé sur les vaisseaux de l'État depuis la révolution, seraient choisis, concurremment avec les anciens officiers militaires, pour composer l'organisation nouvelle. L'inscription maritime, confiée à des administrateurs de la marine, ayant sous leurs ordres des syndics, choisis, comme avant la révolution, par le gouvernement, dut comprendre tous ceux qui faisaient profession de la navigation ou de la pêche sur les côtes, ou dans les rivières *jus-*

qu'où remonte la marée, et pour celles qui ne recevaient point la marée, *jusqu'à l'endroit où les bâtiments de mer peuvent remonter*. L'âge d'exemption de service sur les vaisseaux, pour les sous-officiers et matelots, fut fixé à *cinquante ans* révolus. Tout marin inscrit serait tenu de servir sur les bâtiments et dans les arsenaux de la République, toutes les fois qu'il en serait requis. La République s'engageait à entretenir annuellement à son service deux mille apprentis marins, enrôlés volontaires. Elle entretiendrait aussi, sous la dénomination de troupes d'artillerie de la marine, un corps de quinze mille neuf cents hommes, en temps de paix, susceptible d'être porté à vingt-cinq mille hommes au grand complet de guerre, et divisé en sept demi-brigades. C'était une tentative de résurrection de l'ancien corps des canonniers-matelots. Les décrets de brumaire avaient donc essayé de prendre à l'organisation de 1689 et à celle de 1786 ce qu'elles semblaient avoir de meilleur; mais il ne pouvait leur être donné de rendre à la France un bon corps d'administrateurs, ni un bon corps d'officiers militaires.

Dès avant le vote de ces décrets, la constitution de l'an III, qui donnait pour nouvelle forme de gouvernement à la République, un Directoire exécutif composé de cinq membres, un conseil des Anciens et un conseil des Cinq-Cents exerçant le pouvoir législatif, avait été déclarée loi fondamentale de l'État, le 1er vendémiaire an IV (23 septembre 1795). La Convention venait de décréter cette constitution; elle venait aussi de décider que les colonies françaises formeraient partie intégrante de la République, seraient soumises à la même loi constitutionnelle et divisées en départements (6); enfin elle avait dernièrement prononcé la réunion de la Belgique à la France, et donné ainsi à la République le beau port d'Anvers et le cours de l'Escaut, quand elle termina sa longue et orageuse carrière, le 26 octobre 1795.

CHAPITRE VI.

1796—1797.

Directoire. — Truguet, ministre de la marine et des colonies. — Sa révolte contre les lois. — Il est dénoncé au Corps législatif. — Son organisation du personnel militaire de la marine. — Sa funeste administration. — Rôle usurpé que les biographes lui ont attribué. — Traité d'alliance offensive et défensive avec l'Espagne. — Arrivée d'une flotte espagnole, alliée, à Toulon. — Paix avec la Sardaigne et Naples. — Traité avec Gênes. — Première campagne de Bonaparte en Italie. — Retour de la Corse à la France. — Déconvenue et pertes des Anglais. — Le pavillon britannique chassé de la Méditerranée. — Affaires de détail dans l'Océan. — Prise du capitaine Bergeret par les Anglais et de Sidney Smith par les Français. — Noble conduite de Bergeret. — Évasion de Sidney Smith. — Complicité du ministre Charles Delacroix. — Détresse financière et commerciale de l'Angleterre. — Expéditions et succès importants de Richery et de Zacharie Allemand à Terre-Neuve et au Labrador. — Arrivée de lord Malmesbury à Paris pour faire des ouvertures pacifiques. — Rupture des négociations. — Préparatifs d'une descente en Irlande. — Activité et génie du général Hoche, commandant en chef de l'armée de débarquement. — Activité, talents et caractère de Bruix, successivement directeur des mouvements à Brest et major général de la flotte de l'Océan. — Morard de Galles remplace Villaret-Joyeuse dans le commandement de cette flotte. — Impatience de Hoche. — Insouciance et nullité de Truguet. — Le ministre arrive à Brest, quand l'expédition est partie. — Composition et importance de l'armée navale. — Morard de Galles et Hoche passent sur une frégate. — Conséquences funestes de cette résolution. — Tempête et dispersion de l'armée navale. — Réunion de l'armée navale, moins la frégate amirale, en baie de Bantry. — Irrésolution des officiers de terre et de mer en l'absence des deux généraux. — Départ et nouvelle dispersion de la flotte. — — Arrivée et désappointement cruel de Morard de Galles et de Hoche, à Bantry. — Retour successif de la flotte en France. — Célèbre combat du vaisseau *les Droits-de-l'Homme*. — Inaction des escadres françaises depuis l'expédition d'Irlande. — Bataille navale du cap Saint-Vincent entre les Espagnols et les Anglais. — Bataille navale de Camperdown entre les Hollandais et les Anglais. — Défaite de Nelson devant Ténériffe. — Étrange descente ordonnée par Truguet en Angleterre. — Réclamations dans le corps législatif. — Histoire des bateaux plats, dits à la Muskein. — Renvoi de Truguet. — Conférences de Lille, pour la paix avec l'Angleterre. — Coup d'œil sur les succès de Bonaparte en Italie. — Fin des républiques maritimes de Venise et de Gênes.

Les cinq membres du Directoire exécutif, nommés, sur la proposition du conseil des Cinq-Cents, par le conseil des Anciens, suivant la lettre de la nouvelle constitution, avec condition de renouvellement, chaque année par cinquième, furent Barras, Rewbell, Laréveillère-Lepeaux, Letourneur et Carnot. Les intrigues des royalistes qui avaient voulu dernièrement, en vendémiaire,

profiter du mouvement réparateur de la révolution thermidorienne pour opérer une contre-révolution bourbonienne, furent cause que l'on choisit des hommes qui, pour la plupart, avaient donné des gages sanglants à la République. Tel était surtout Barras, le plus influent des cinq directeurs, homme corrompu et corrupteur, qui, par légèreté, par mode, par fantaisie et par fièvre de nerfs, plus que par sentiment profond et grandeur d'idées, avait trempé dans tous les massacres de la révolution, particulièrement dans ceux de Toulon. Barras, par ses vices et ses déportements personnels, et par ceux qu'il encouragea, était destiné à faire de la période directoriale une sorte de régence républicaine qui conservera dans l'histoire le nom de règne des *pourris*, dont l'a dotée Bonaparte; c'était bien vite revenir aux plus mauvais jours de la monarchie, par une porte au seuil de laquelle il s'était versé tant de sang pour punir les abus de l'ancien régime et la corruption de la cour.

Le Directoire, après s'être gravement occupé de se couvrir des galons et des oripeaux de l'ancien régime, de se dorer sur toutes les coutures et de s'empanacher, nomma de nouveaux ministres, et porta Truguet à la tête du département de la marine et des colonies, le 4 novembre 1795. Le premier acte de Truguet, dans ses fonctions administratives, fut de se mettre en opposition avec les décrets de brumaire. Le projet ou message du Directoire exécutif, qu'il fit soumettre aussitôt au conseil des Cinq-Cents pour concentrer l'administration des ports entre les mains d'ordonnateurs généraux militaires, desquels ressortiraient des directeurs militaires et des directeurs civils, était un retour peut-être exagéré aux ordonnances de 1776; néanmoins ce projet aurait pu se défendre avec avantage, s'il n'avait eu l'inconvénient de se présenter d'une manière intempestive, et qui ressemblait à un parti pris d'antagonisme vis-à-vis de l'œuvre dernière de la Convention, en fait de marine. C'était la vieille querelle de suprématie de l'un ou l'autre des deux corps, militaire ou administratif, qu'il réveillait dans un moment où il fallait au contraire faire cesser toutes les rivalités. Truguet, appuyé par Rouyer et Thibaudeau, vint d'abord à bout de faire surseoir à l'exécution de la loi de brumaire; mais, peu après, Olivier Bergevin, dans un rapport fait au nom de la commission du conseil des Cinq-Cents, défendit la loi,

au nom des principes proclamés par Colbert et Seignelay, déclara le système proposé par Truguet absurde et impraticable, et dénonça son ordonnateur général comme un dictateur maritime, tel que Louis XIV lui-même aurait rougi de le créer. Le conseil des Cinq-Cents et le conseil des Anciens repoussèrent le message du Directoire, et maintinrent dans leur intégrité les décrets de brumaire. Truguet ne se tint pas pour battu; il résolut d'éluder les décrets qu'il n'avait pu détruire; mais, à la fin, cette conduite du ministre souleva contre lui ceux-là même qui s'étaient jusqu'ici montrés ses plus zélés partisans, et ce fut Rouyer, naguère son apologiste, qui la signala au conseil des Cinq-Cents : « En 1791, dit-il, j'eus le courage de dénoncer à cette tribune Bertrand, ministre de la marine, parce qu'il prévariquait dans ses fonctions, et le corps législatif en fit justice : je viens, avec le même courage, vous dénoncer aujourd'hui un ministre que j'ai défendu lorsqu'il était opprimé, mais que je dois attaquer lorsqu'il devient oppresseur. Le ministre s'est fait un jeu de votre loi, parce qu'elle lui a déplu; il a affecté de nommer aux places importantes de commissaires-ordonnateurs, des ingénieurs-constructeurs qu'il aurait dû laisser occupés à la construction des vaisseaux (1); quant aux habiles administrateurs, il les a entièrement mis dans l'oubli, au moment où tout lui faisait un devoir de s'entourer de leurs lumières. » Truguet n'en continua pas moins d'agir à sa manière et d'abuser de la longanimité du corps législatif, qui craignait d'énerver le pouvoir au moment où il commençait à peine à se reconstituer. En ce qui concernait l'organisation militaire de la marine prescrite par les décrets de brumaire, le ministre n'en voulut faire également qu'à sa tête, et ici ses torts furent plus graves encore et sans excuse. Beaucoup de ses éliminations furent marquées au coin de l'esprit d'envie et de rivalité. La plupart des officiers généraux capables furent laissés ou mis de côté (2), et La Touche-Tréville en fut réduit, pendant quatre ans, à mettre son génie et son activité guerrière à la disposition des armateurs à la course (3). Quant à lui Truguet, qui n'était pas allé à la mer depuis la fatale expédition de Sardaigne, et qu'on ne devait plus jamais revoir au combat, il se porta le troisième sur sa liste de vice-amiraux (4), composée, avec lui, de Thévenard, Morard de Galles, Villaret-Joyeuse et Martin. Les contre-amiraux conservés

dans la nouvelle organisation furent Le Large, de Rosily aîné, de Sercey, Vence, Dalbarade, Joseph Bouvet, Renaudin, Nielly, Leissègues, Vanstabel, Pierre-François Cornic et Richery. Parmi les chefs de division, on remarquait à côté de Brueys, Decrès et Villeneuve, noms toujours si funestes, Blanquet-du-Chayla, Dupetit-Thouars, Lacrosse, Linois, Cosmao, Daugier, Coudé, Savary, Lemancq, Ganteaume et Allemand, noms parfois plus heureux. Mais on vit avec étonnement que Truguet eût négligé de comprendre parmi ces chefs de division ou parmi les capitaines de vaisseau, des hommes tels que Magon et Willaumez, et qu'il eût enlevé des marins éminents, comme Bruix, à l'armée, pour les enfermer dans la direction des ports. On l'accusa d'avoir tenu à l'écart des généraux habiles, des chefs de division et des capitaines braves et expérimentés, les uns parce qu'ils lui faisaient ombrage, les autres parce qu'ils n'étaient pas ses admirateurs ou ses amis; on prouva qu'il faisait la plupart des armements avec des officiers provisoires non brevetés, et qu'il laissait tout en suspens, jusqu'à la position et à l'existence des marins; de telle sorte qu'au lieu d'avoir réorganisé la marine, il l'avait de plus en plus désorganisée (5).

Truguet, en raison de la lutte contre la loi et la constitution, qui marqua son début dans la carrière administrative, devint tout d'abord suspect aux pouvoirs législatifs, par lesquels il ne cessa pas depuis d'être attaqué. Du reste, il aimait l'opposition et la révolte, quand elles n'étaient pas dangereuses, de même que la flatterie quand elle lui semblait profitable; en ce moment il faisait sa cour aux directeurs qui étaient tout-puissants, et croyait pouvoir se jouer du corps législatif qui se montrait complaisant à l'excès. Ce jeu de bascule de l'intrigue convenait à son esprit plus remuant que sérieusement actif, plus vain de bruit que de résultats; pourtant il en fut dupe quelquefois. Pendant deux années que dura son ministère, Truguet, tout en se dépensant considérablement dans les salons rouverts par le Directoire, dont il était un des *élégants*, fit beaucoup de projets, beaucoup de proclamations, et se donna beaucoup de mouvement; mais, sauf deux expéditions, l'une honorable dont l'idée ne lui appartenait pas et qu'il amoindrit même, l'autre inqualifiable, il ne produisit absolument rien comme administrateur (6).

Ces deux expéditions furent précédées d'événements importants en Europe et de quelques affaires navales de détail. La première campagne d'Italie par Bonaparte était commencée, et le Piémont ayant été conquis, le roi de Sardaigne fit sa paix avec la République, le 15 mai 1796, en cédant définitivement à celle-ci le duché de Savoie et le comté de Nice. La politique de Louis XIV fut renouvelée entre l'Espagne et la France, et un traité d'alliance offensive et défensive fut signé le 19 août, en vertu duquel les puissances contractantes se garantirent leurs possessions dans les deux mondes, et s'engagèrent à exclure les Anglais de leurs ports, ainsi qu'à se donner un secours mutuel de vingt-quatre mille hommes, tant d'infanterie que de cavalerie, de quinze vaisseaux de ligne, de six frégates et quatre corvettes. Peu après, la flotte espagnole, forte de vingt-six vaisseaux et quatorze frégates, commandée par don Juan de Langara, après avoir facilité la sortie de Cadix à la division Richery, et l'avoir accompagnée jusqu'à près de cent lieues au large, vint mouiller à Toulon avec des idées bien différentes de celles qui, deux ans à peine auparavant, l'avaient amenée dans ce port. L'indigne conduite des Anglais à Toulon avait été pour beaucoup dans ce soudain revirement. Enfin, une autre branche de la maison de Bourbon, celle de Naples, fit une seconde fois sa paix avec la République, le 10 octobre 1796, et, dans ce même temps, Gênes contracta avec celle-ci une alliance qui fermait son port aux Anglais, et qui, en sus d'un prêt de deux millions à la France, fixait une indemnité de pareille somme pour l'événement arrivé à la frégate *la Modeste*.

Tout souriait au Directoire, sous les auspices de Bonaparte. Le voisinage de ce général inspira aux Corses l'idée de se soulever contre les Anglais et de se rendre à la France à propos de taxes énormes que leur imposait Elliot. Ce vice-roi fut un moment mis en état d'arrestation à Bastia, et, trop heureux d'avoir été relâché, alla recevoir bientôt dans sa patrie, pour consolation à sa nouvelle mésaventure, le titre de lord baron Minto. Les vaisseaux anglais furent obligés de prendre le large, et virent avec un dépit extrême quelques bâtiments expédiés d'Italie par Bonaparte, ou de simples navires marchands de France, longer la côte de Corse, sans pouvoir les attaquer ni leur nuire (7). La division navale

d'Angleterre, après avoir recueilli les garnisons britanniques échappées aux coups des Corses, erra quelque temps dans la Méditerranée, où il ne lui restait plus d'autre refuge que l'île d'Elbe, et attendit vainement une escadre aux ordres de l'amiral de Mann, qu'on lui avait annoncée. Cet amiral, ayant su que les escadres de France et d'Espagne sillonnaient la Méditerranée, n'osa s'exposer à être pris entre deux feux, et retourna en Angleterre. Enfin, sir John Jervis, que cette pusillanimité avait exposé aux plus grands dangers, arriva à Gibraltar le 1er décembre 1796, avec les débris de l'expédition anglaise de Corse. Elle avait coûté des sommes immenses; les seules dépenses faites pour réprimer la révolte à propos des taxes, s'élevaient à quatre-vingt mille livres sterling, et les frais d'une ambassade que sir Gilbert Elliot avait envoyée au dey d'Alger, dans la préoccupation de conserver la Corse, montaient à soixante mille livres même espèce (8).

Pendant ce temps, quelques combats avaient lieu entre les Français et les Anglais dans l'Océan. Une division légère aux ordres du capitaine Daugier, s'étant rencontrée avec une division anglaise de force supérieure, commandée par Waren, celui-ci n'obtint d'autre avantage que de s'emparer d'une flûte de la République. Mais, peu après, deux frégates, *la Gentille* et *la Variante*, ne purent échapper aux divisions ennemies qui sillonnaient l'Océan. L'une de ces divisions, aux ordres de sir Edward Pelew, composée de deux vaisseaux frégatés d'après le système français, et de trois frégates, après s'être emparée de la frégate de la République *l'Unité* (9), capitaine Durand, qui se rendait de Lorient à Rochefort, n'eut pas si bon marché, sous le cap Lézard, de *la Virginie*, capitaine Jacques Bergeret, depuis vice-amiral, qui, bien que seule, osa affronter trois des bâtiments ennemis, et dans un engagement vergue à vergue, de près de deux heures, démâta *l'Indefatigable*, vaisseau rasé que montait le commodore Pelew. *L'Indefatigable* étant mis hors de combat, deux frégates anglaises, *l'Amazone* et *la Concorde*, le relevèrent, et ce fut alors seulement que *la Virginie* amena pour le commodore.

Dans ce temps-là même, c'est-à-dire au mois d'avril 1796, le fameux Sidney Smith, commandant la corvette *le Diamond*, après avoir fait plusieurs débarquements de fusils et de munitions sur les côtes de France, pour les chouans, croisait devant le

Havre, et, ayant vainement essayé de porter sa torche incendiaire sur les chantiers et les magasins de ce port, il venait d'amariner un petit corsaire français, et de passer dessus pour renouveler sa tentative, lorsque plusieurs navires légers, expédiés à sa rencontre, l'attaquèrent et le forcèrent à se rendre avec plusieurs officiers de la marine britannique. On trouva sur lui un paquet soufré, tel que l'on en avait précédemment découvert sous une frégate en construction au Havre. Sidney Smith fut aussitôt dirigé sur Paris, où on l'enferma dans la prison du Temple. Mais la perte d'un homme si entreprenant était trop sensible au gouvernement anglais, pour qu'il n'essayât pas de toutes les manières de le délivrer. Le capitaine Bergeret, renvoyé en France, sur parole, pour proposer son propre échange contre Sidney Smith, n'ayant point réussi dans cet objet, déclara au Directoire, par lequel il était néanmoins pressé de rester, qu'au prix même de sa liberté, il ne manquerait ni à l'honneur ni à sa parole; il se hâta en conséquence d'aller reprendre sa captivité (10). A deux ans de là, le 24 mai 1798, une troupe en armes, s'étant présentée à la prison du Temple, avec un faux arrêté du Directoire et un faux ordre du ministre de la marine, pour tranférer Sidney Smith à Melun, et le concierge, bien qu'il eût reçu la consigne de ne remettre son prisonnier qu'après en avoir vu l'ordre signé de la main du président du Directoire, ayant obéi à la réquisition, l'incendiaire de Toulon recouvra sa liberté sans échange. Cette évasion causa en Angleterre une joie qui prouvait l'importance que l'on attachait aux coups de main du flibustier; la cour de Londres elle-même y prit part, et ce fut elle qui donna dans ce temps à Sidney Smith le surnom de *Dieu marin*. Un auteur anglais affirme qu'il sait de bonne source que trois mille livres sterling, données par le gouvernement britannique au ministre des affaires extérieures Charles Delacroix, avaient ouvert les portes du Temple et aplani les obstacles jusqu'à la côte à cet officier (11). Il n'y a rien d'étonnant dans ce fait pour qui se rappelle la vénalité et la corruption de l'époque directoriale. On doit rendre au gouvernement britannique cette justice qu'il sut apprécier la noble conduite du capitaine Bergeret, en lui expédiant un ordre de mise en liberté aussitôt que Sidney Smith fut arrivé à Londres.

Parmi les affaires de détail qui eurent lieu dans l'Océan depuis le combat de *la Virginie*, celle de *l'Andromaque* doit être signalée pour son odieux dénoûment. Cette frégate ayant été obligée de se rendre à cinq bâtiments de guerre sans combat, sur les parages d'Arcachon, les Anglais ne voulurent faire d'autres prisonniers que le capitaine et deux officiers, déclarant qu'ils congédiaient l'équipage; mais les matelots français eurent à peine essayé de gagner la terre, que les ennemis tirèrent dessus à boulet.

Ce nouvel attentat se commettait pourtant au moment où Pitt, contraint par l'opinion publique en Angleterre, était obligé d'envoyer lord Malmesbury à Paris, pour y faire des ouvertures de paix au Directoire. Mais ce n'était qu'une trêve que le premier ministre d'Angleterre voulait alors, pour paraître satisfaire au cri public, prendre le temps de remettre son pays des embarras commerciaux et financiers qu'il éprouvait, et renouer des intrigues contre la France avec l'Europe continentale vaincue par la République. C'est qu'en effet la situation de l'Angleterre, malgré de grands succès maritimes, était loin de présenter un aspect florissant. La dette nationale, que le système de Pitt tendait à accroître chaque jour, s'élevait déjà à sept milliards trois cent trente-huit millions, et les journaux anglais présentaient, d'après le relevé officiel, ce calcul effrayant pour les négociants et les armateurs de la Grande-Bretagne, qu'en deux ans, depuis le 1er février 1793 jusqu'à la fin de 1795, les Français avaient enlevé deux mille quatre-vingt-dix-neuf navires marchands, dont cent dix-neuf seulement leur avaient été repris, tandis qu'ils n'en avaient perdu que trois cent dix-neuf de leur côté; de sorte que le nombre des prises faites par les Français excédait de quatorze cent quatre-vingt-onze celles faites par les Anglais. Ce qui était plus décourageant encore pour ceux-ci, c'est qu'il semblait qu'à mesure que la marine militaire de la République disparaissait dans les grands conflits, le succès des croisières et des petites divisions françaises augmentait, tellement que le chiffre des prises qui, pour 1793 et 1794 ensemble, n'avait été que de neuf cent cinquante-sept, s'était élevé à onze cent quarante-deux pour la seule année 1795.

L'expédition de Richery sur les côtes de Terre-Neuve et du Labrador venait ajouter encore aux pertes immenses éprouvées

par le commerce anglais. Ce contre-amiral, après avoir trompé toutes les recherches de l'ennemi, arriva le 28 août 1796 sur le Grand-Banc, où il commença par couler bas quatre-vingts navires anglais, après en avoir retiré tout ce qu'ils pouvaient contenir de précieux ; s'étant rendu, le 4 septembre suivant, à la côte de l'île même de Terre-Neuve, dans la baie de Bulls, il ruina la ville de ce nom, les établissements d'alentour, et s'empara, sur ce point, d'un grand nombre de bâtiments. Les pêcheries anglaises des îles Saint-Pierre et Miquelon, contre lesquelles il se porta ensuite, furent également ruinées. Deux vaisseaux et une frégate, détachés par Richery, sous les ordres du chef de division Zacharie Allemand, cinglèrent vers la côte du Labrador, capturèrent une partie d'un convoi de riches pelleteries, sommèrent le commandant de l'établissement de la baie des Châteaux de rendre ce poste, et, sur son refus, l'assiégèrent, brûlèrent son fort et le forcèrent de fuir dans les bois avec ses troupes, après avoir mis le feu à tous les édifices et magasins de la baie. Richery et Allemand rentrèrent sans encombre, le premier à Rochefort et le second à Lorient. Cette expédition, aussi rapidement que fructueusement exécutée, jeta une véritable panique parmi la population qui vivait du produit de la pêche en Angleterre, et fit désirer, avec une nouvelle impatience de l'autre côté du détroit, que l'on conclût la paix avec la République.

Mais lord Malmesbury n'avait à proposer qu'un système de compensations qui aurait enlevé à la France toutes ses conquêtes sur le continent, contre la restitution de quelques positions coloniales surprises par les Anglais. C'était une dérision ; le Directoire rompit toutes conférences avec l'envoyé de Pitt. Le bruit de l'inutilité de cette mission jeta dans les fonds anglais une dépréciation plus grande que n'avait fait autrefois la guerre de l'indépendance d'Amérique ; la banque d'Angleterre suspendit ses paiements en espèce. Dans cette extrémité, Pitt fit décider qu'à l'avenir les transactions s'opéreraient en billets de la banque, sans garantie de numéraire, et bientôt après il fit adopter une taxe énorme de dix pour cent sur le revenu, laquelle devait servir à payer des subsides à l'Autriche, à la Russie, à la Turquie, et à soulever de nouveau l'Europe contre la France. C'est vers ce temps encore que le même ministre vint à bout de faire dé-

clarer, par le parlement anglais, que quiconque paierait à la France et aux Français les sommes qui leur seraient dues tant que la guerre aurait lieu, serait condamné comme coupable de haute trahison. On n'a pas besoin de faire ressortir la déloyauté de cette mesure que la France, à son honneur, n'imita pas.

La guerre, un moment ralentie, allait donc recommencer de la part de l'Angleterre, avec les armes, avec l'or, avec l'emploi de tous les moyens que suggèrent la jalousie et la rage. De son côté, la République, depuis plusieurs mois déjà, s'apprêtait à y répondre par un projet de descente qu'avait inspiré au Directoire le génie entreprenant de Hoche, impatient d'utiliser une armée de cent mille hommes, éparse sur les côtes de l'Ouest et inactive depuis la pacification de la Vendée et de la Bretagne. Émule ardent, mais non pas jaloux, du conquérant de l'Italie, le jeune Hoche n'avait eu rien à emprunter à personne pour son plan qui, dans le principe, devait commencer par l'Angleterre, mais que le ministre Truguet fit restreindre provisoirement à l'Irlande. Une armée brave et bien disciplinée, une organisation militaire et administrative, un projet de constitution, Hoche apportait tout cela aux Irlandais avec son épée; il ne demandait que des vaisseaux et un vent favorable pour transporter ses soldats. N'étant pas secondé par Villaret-Joyeuse qui voyait avec regret l'escadre de Brest détournée d'une expédition dans la mer des Indes, il devint son propre ministre de la marine, et donna à Truguet des conseils et des leçons plutôt qu'il ne lui en demanda. Il y avait à Brest un officier que le ministre de la marine venait de détourner de la carrière militaire, en le nommant directeur des mouvements du port : Hoche, d'un coup d'œil, devine en lui un homme supérieur, plein de vues, d'idées neuves, actif comme les passions qui le consument, et cachant une énergie de fer et un cœur de lion sous une écorce frêle et douce. C'est Eustache de Bruix, officier sorti des gardes-marine : il le prend en amitié, ne consulte plus que lui, et n'agit plus que par lui sur l'escadre, dont il le fait nommer major général. Villaret-Joyeuse, privé de son commandement en chef, put aller occuper son siége au conseil des Cinq-Cents dont il était membre ; tandis que Morard de Galles, ayant sous ses ordres les contre-amiraux Joseph Bouvet et Nielly, prenait sa place à la tête de la flotte.

Hoche, souhaitant vivement que l'on mît à la voile avant l'hiver, pressait, conjurait Truguet d'accourir pour accélérer l'appareillage par sa présence. « Venez, venez en Bretagne, lui écrivait-il le 18 octobre, et dans dix jours nous partons (12). » Mais, à près de deux mois de là, le ministre n'avait pas encore quitté Paris ; ce ne fut que le 10 décembre qu'il remit l'intérim de son département à Bénezech, ministre de l'intérieur ; il eût aussi bien fait de s'abstenir de tout déplacement : car, un accident étant survenu en route à sa voiture, il n'arriva à Brest *qu'après le départ de l'expédition*, et fut obligé d'envoyer une frégate à la recherche de celle-ci pour remettre aux commandants des instructions supplémentaires qu'il leur apportait, et dont ils ne devaient prendre connaissance qu'à une certaine hauteur en mer (13).

En effet, le 26 frimaire (16 décembre 1796), l'armée navale avait mis à la voile de Brest, et il ne devait pas être donné à la frégate expédiée par Truguet de pouvoir l'atteindre en temps opportun. Cette armée se composait d'une avant-garde de six vaisseaux et quatre frégates, aux ordres de Joseph Bouvet; d'un corps de bataille de même nombre de bâtiments, sous le commandement immédiat de Morard de Galles ; d'une arrière-garde de quatre vaisseaux, un vaisseau rasé et quatre frégates, aux ordres de Nielly ; d'une escadre légère, commandée par Richery; et de sept bâtiments armés en flûtes. Vingt-cinq mille hommes de troupes de toutes armes, pour lesquels on emportait quinze jours de vivres, étaient à bord. Le plus grand secret avait été gardé sur le but de l'expédition. Toutefois, une flotte anglaise de vingt-et-un vaisseaux de ligne, commandée par l'amiral Colpoys, était venue depuis peu établir sa croisière sur Ouessant pour surveiller les mouvements de la flotte de la République. Ce qu'ayant su Morard de Galles, il quitta le vaisseau *l'Indomptable*, sur lequel son pavillon était arboré, et, circonstance qui devait être funeste, passa avec Hoche sur la frégate *la Fraternité*, contrairement au principe général du décret du 18 prairial an III, abrogatoire de celui de l'an II, lequel même ne prescrivait à l'amiral de passer sur une frégate qu'au moment d'engager l'action. Les deux contre-amiraux l'imitèrent et portèrent leur pavillon, Bouvet sur la frégate *l'Immortalité*, Nielly sur *la Résolue*. Comme on se dirigeait par le raz pour éviter la flotte ennemie, *le Séduisant*,

vaisseau de 74, faisant partie de l'arrière-garde, se perdit sur des rochers à l'ouest de ce passage; six cents hommes seulement de ceux qui le montaient furent sauvés; le commandant Dufossey, son second et plusieurs officiers périrent victimes du dévouement et du sentiment du devoir qui les retinrent les derniers sur le vaisseau près de sombrer. Dès le lendemain de son départ, un premier coup de vent dispersa l'armée navale, et la frégate amirale n'eut plus auprès d'elle qu'un vaisseau, *le Nestor*, commandant Linois, avec deux frégates; le vent ayant redoublé la nuit, le vice-amiral Morard de Galles perdit même bientôt ces trois voiles, et son isolement fut complet. Nielly ne fut guère plus heureux avec la frégate *la Résolue*, dont une tempête, suivie d'un abordage, arracha tous les mâts. Joseph Bouvet étant moins maltraité et ayant réussi à rallier au pavillon de *l'Immortalité*, sur laquelle était avec lui le général Grouchy, commandant en second de l'armée de débarquement, neuf vaisseaux, six frégates et un transport, décacheta le paquet qui contenait les instructions en cas de séparation, et, conformément à celles-ci, fit voile pour le cap Mizen-Head, pour y croiser jusqu'au sixième jour et y attendre de nouveaux ordres. Le 19 décembre, comme il faisait route, il fut rallié par seize autres bâtiments de l'armée, ce qui éleva ses forces à quatorze vaisseaux de ligne, neuf frégates, trois corvettes et cinq transports, et à dix-huit mille hommes environ de troupes de descente. C'était à peu près toute la flotte et toute l'armée de terre; il parvint avec elles, le 21 au matin, sur le cap Mizen-Head, au sud-est de l'Irlande, à l'ouvert de la baie de Bantry, et le lendemain, après avoir louvoyé, il jeta l'ancre à la pointe est de Great-Bear-Island.

Ce jour-là, avec un peu de résolution de la part des chefs, le sort du monde eût peut-être été décidé en sens inverse de ce qu'il fut depuis. Il n'y avait dans la baie de Bantry aucune force capable de s'opposer au débarquement des dix-huit mille hommes présents sur les vaisseaux; rien n'aurait pu empêcher cinq mille hommes de marcher immédiatement sur Cork et de s'en emparer; le nord de l'Irlande était fort irrité par les obstacles que le gouvernement anglais opposait à la réforme parlementaire; le midi, où les catholiques étaient en majorité, se répandait en plaintes contre l'étroite politique qui empêchait leur émancipation; per-

sonne ne faisait mine de s'armer pour la défense du pays; et l'armée navale de l'amiral Colpoys, battue elle-même et dispersée par la tempête (14), ne se doutait qu'à peine de la sortie des Français et n'avait aucune idée de leur route. Mais, au lieu de se décider à un prompt débarquement, on résolut, sous l'influence du général Grouchy et du contre-amiral Joseph Bouvet, que l'on attendrait la frégate *la Fraternité*, avec Hoche et Morard de Galles. Ce retard devait achever de tout perdre. Dans la nuit du 22 au 23 décembre, une nouvelle et furieuse tempête fit sortir tous les vaisseaux qui avaient mis à l'ancre, et l'armée se trouva une seconde fois dispersée. Une partie se réfugia dans le fleuve Shannon, une autre revint, toute délabrée, en baie de Bantry. Bouvet et Grouchy se retrouvèrent sur ce point avec quelques bâtiments portant environ six mille hommes de troupes de débarquement et deux canons de campagne seulement. Néanmoins, le premier se disposait à céder à la tardive volonté de débarquer, manifestée par le second, quand dans la nuit du 24 au 25 décembre, un nouveau coup de vent chassa encore une fois la frégate *l'Immortalité* de la baie. Le 29 décembre, les vents se montrèrent propices à un retour dans la baie; mais, désespérant d'y retrouver un nombre suffisant de bâtiments et de troupes, le contre-amiral Bouvet, qui avait le commandement, reprit la route de Brest, où il arriva le 1er janvier 1797, avec cinq vaisseaux et trois frégates, qu'il avait en dernier lieu ralliés à son pavillon. Il y fut suivi, à deux jours près, par le contre-amiral Nielly, dont la frégate arriva remorquée par le vaisseau *le Pégase* et en compagnie du *Pluton*. Le surlendemain, on vit arriver les vaisseaux *le Redoutable*, *le Fougueux*, *le Trajan*, *le Neptune* et *le Tourville*, avec quatre frégates. *La Fraternité*, portant le pavillon du commandant en chef, après avoir été plusieurs jours le jouet des flots, avait pourtant fini par atteindre la baie de Bantry, mais quel n'avait pas été le désespoir de Hoche et de Morard de Galles, en apprenant, de la bouche des Irlandais, que presque toute l'armée s'y était trouvée un moment réunie, et en n'y apercevant plus une seule voile française! Il n'y avait point à hésiter : la frégate amirale dut se décider à son tour à revenir en France. Elle n'évita que comme par miracle d'être prise par la flotte anglaise, au milieu de laquelle elle tomba dans

les parages d'Ouessant; poursuivie par plusieurs bâtiments de cette flotte, elle finit pourtant par arriver à l'île de Ré, et, le 13 janvier, à Rochefort, en compagnie du vaisseau *la Révolution*. Une frégate, deux corvettes et quatre transports, tombèrent seuls au pouvoir de l'ennemi.

Mais le vaisseau *les Droits-de-l'Homme*, ayant perdu ses deux mâts de hune dans la tempête, et, par suite, étant resté en arrière, eut à soutenir, le 13 janvier 1797, aux atterrages de Brest, un furieux et mémorable combat contre le vaisseau rasé *l'Indefatigable*, monté par le commodore sir Edward Pelew, et contre la frégate *l'Amazone*, de 38 canons, capitaine Reynolds: Le vaisseau français, presque en état de détresse, avait pris la chasse sous ses deux basses voiles et son perroquet de fougue, quand *l'Indefatigable*, étant venu au vent, lui lança ses premières bordées à portée de voix. Aussitôt le chef de division La Crosse, qui commandait *les Droits-de-l'Homme*, changea d'allure et, utilisant à la fois ce qu'il pouvait de son artillerie et des six cents hommes de troupes, commandés par le général Humbert, qu'il avait à bord, riposta par des volées de canon et de mousqueterie dont les ravages auraient été plus grands, si l'état de la mer n'eût pas empêché d'ouvrir la batterie basse du vaisseau et d'employer les pièces de trente-six. *L'Indefatigable*, fort de sa batterie de vingt-quatre et de ses caronnades de quarante-deux, mais plus encore de la supériorité de sa mâture et de sa voilure, sur un bâtiment que la bourrasque avait privé de presque toutes ses manœuvres, entreprit de passer à l'avant des *Droits-de-l'Homme*, pour l'enfiler d'une bordée de long en long, coup toujours terrible et souvent décisif; mais La Crosse le prévint par un mouvement subit d'arrivée qui prit le vaisseau du commodore par son milieu, et le menaça d'un abordage. *L'Indefatigable* aurait été perdu, si l'abordage eût eu lieu, car, au moyen des troupes qu'il avait à son bord, La Crosse eût reconquis toute la supériorité que la tempête lui avait fait perdre. Aussi Pelew n'épargna-t-il rien pour l'éviter; il passa, dans ce but, par une brusque évolution, de bâbord à tribord; et s'estima trop heureux d'en être quitte pour une rude bordée et une vive fusillade que La Crosse lui lâcha de très-près à l'arrière pendant qu'il faisait sa manœuvre. Il y avait deux heures que les deux bâtiments se mesuraient seul à seul, quand

la frégate *l'Amazone* vint prendre part à l'action, lança une première volée sur *les Droits-de-l'Homme*, et essaya ensuite de passer à poupe pour lui en envoyer une seconde. La Crosse ne lui donne pas le temps d'exécuter ce projet, et par une nouvelle et rapide évolution, il lui présente le côté et conserve les deux bâtiments anglais par son travers. Dans cette position, La Crosse admirablement aidé par son second, Prévost de Lacroix jeune, combat des deux bords, jusqu'à ce qu'il ait forcé ses adversaires à faire retraite pour aller se réparer. Ce n'était qu'une trêve qui fut bientôt suivie d'un épouvantable combat de nuit. En distinguant *l'Indefatigable* et *l'Amazone* qui reviennent sur lui pour le prendre par ses bossoirs (15) et l'enfiler tour à tour de leurs bordées, le vaisseau républicain précipite, à travers l'ombre, les lueurs et les éclats de son artillerie. De tous côtés la nuit enveloppe la mort, mais parfois des cris perçants la trahissent; on entend aussi, dans les rares intermittences du canon, des agrès qui tombent, des mâts qui s'écroulent; ce sont ceux des deux bâtiments ennemis. Puis de temps à autre, ce sont les voix de La Crosse et du général Humbert qui dominent et crient : « Abordons! camarades, abordons! » Mais, pas plus que naguère le commodore Pelew ne veut soutenir cet assaut que La Crosse présente tour à tour à *l'Indefatigable* et à *l'Amazone*. Cependant La Crosse vient de perdre encore une de ses principales ressources; son mât d'artimon est coupé, et il n'a que le temps d'en faire diriger la chute à la mer pour sauver, avec sa roue de gouvernail, un de ses derniers moyens d'évoluer. Ses deux adversaires croient les canons de poupe des *Droits-de-l'Homme* embarrassés dans les manœuvres écroulées, et viennent canonner ce vaisseau par la hanche; mais déjà La Crosse a balayé son gaillard et son pont de toute cette drome, et les ennemis le retrouvent prêt à leur renvoyer foudres pour foudres, mort pour mort. On annonce à La Crosse que les boulets ronds manquent pour charger les pièces. « Eh bien! dit-il, prenez des obus! » Tirés à demi-portée de fusil, ces projectiles font un ravage immense à bord de *l'Indefatigable* et de *l'Amazone* qui sont encombrés de morts, de mourants et de blessés, qu'écrase incessamment la chute de quelque nouvelle manœuvre.

Le commodore Pelew, de son côté, se bat avec courage, et ne dément pas un seul instant celui qui sera lord Exmouth. Par un

feu aussi actif que bien dirigé, il augmente la ruine de la mâture et met en lambeaux les deux basses voiles des *Droits-de-l'Homme*. Événement non moins triste pour les Français, un boulet mort atteint La Crosse au genou et le force à quitter son commandement. Il était alors deux heures du matin. Pendant qu'on transporte l'intrépide chef de division au poste des blessés, en le faisant passer par les batteries, il encourage ses marins à persévérer dans la lutte : « Amis, leur dit-il, jurez-moi, quoi qu'il arrive, de ne pas amener vos couleurs. — Jamais! plutôt mourir! répond tout d'une voix l'équipage. — Oui, plutôt mourir! » répètent avec un sympathique transport, le général Humbert et ses braves soldats. Prévost de Lacroix, dont le souvenir de la fin tragique d'un frère sur l'échafaud de la Terreur et celui de ses propres persécutions rendent encore le dévouement à la patrie plus touchant, reçoit le commandement du vaisseau en faisant le serment de ne point amener pavillon; et la lutte recommence avec l'acharnement du désespoir. Mais insensiblement, de part et d'autre, les bordées se ralentissent, s'éloignent, et leurs bruits expirants sont à peine entendus. Gloire au vaisseau *les Droits-de-l'Homme!* Ses deux adversaires l'ont abandonné, et ne s'occupent plus que d'échapper à un sinistre imminent. *L'Indefatigable*, réduit pour ainsi dire à l'état de ponton et ayant quatre pieds d'eau dans la cale, ne vient qu'à grand'peine à bout d'éviter les brisants de la baie d'Audierne et les rochers de Penmarks, sur lesquels *l'Amazone* se perd et livre aux Français son capitaine et son équipage.

Par malheur, après son éclatante victoire, le vaisseau *les Droits-de-l'Homme* devait être enveloppé dans la catastrophe de cette frégate anglaise. La Crosse, revenu sur le pont après s'être fait panser, eut la douleur de voir son vaisseau faire côte, dans la baie d'Audierne, vis-à-vis Plozevet, à sept heures du matin du 14 janvier, La vague, qui déferle avec furie, enfonce l'arrière des *Droits-de-l'Homme*, et submerge la cale. On se précipite à l'avant, et l'on met deux des canots à la mer pour se sauver; mais ils vont se briser sur les récifs de la côte; les radeaux que l'on construit avec des débris du bâtiment n'ont pas un meilleur sort, et plusieurs successivement s'engloutissent avec tous les hommes qu'ils portent. Le grand canot des *Droits-de-l'Homme* parvient pourtant à déposer vingt-cinq personnes à terre; mais

un terrible vent d'ouest, qui empêchait tout secours d'être envoyé de la côte, le repousse sans pitié quand il essaie de revenir pour recueillir d'autres naufragés. On veut descendre du vaisseau à la mer une chaloupe chargée de quatre-vingts blessés et de quelques femmes; mais, lorsqu'elle est près d'effleurer l'onde, une lame furieuse la soulève, la bouleverse, et la brise en morceaux contre les murailles du bâtiment; tout a péri. Deux jours et deux nuits se passent ainsi en efforts impuissants. Enfin, les vents étant passés à l'est, cinq chaloupes, puis un cotre d'Audierne, purent aborder le vaisseau et sauver quatre cents hommes. Un nouveau changement dans le vent suspendit le retour de ces embarcations et du cotre. Alors commencèrent les convulsions et les horreurs de la faim et de la soif; soixante infortunés y succombèrent. Le cinquième jour du naufrage pourtant, le cotre revint accompagné d'une corvette, et les tristes restes des treize cent cinquante hommes qui composaient naguère l'équipage et la garnison des *Droits-de-l'Homme* purent être recueillis. Le commandant La Crosse s'embarqua le dernier. « Enfin, mon brave camarade, j'apprends que vous vivez, lui écrivit Hoche aussitôt qu'il eut de ses nouvelles, et le gouvernement peut encore compter sur un homme dont il apprécie les talents et la bravoure. Votre combat vous a couvert de gloire; il a montré aux Anglais ce qu'ils doivent attendre de marins français *bien commandés.* »

Le combat et le naufrage des *Droits-de-l'Homme* furent la dernière scène de cette expédition d'Irlande qui avait tenu suspendue à un fil la destinée de l'Angleterre et du monde. L'incurie de l'administration de Truguet, en la traînant jusqu'à la saison la plus défavorable, le parti fâcheux qu'avait pris Morard de Galles de passer, avec Hoche, sur une frégate, l'indécision de Bouvet et de Grouchy lui-même, la première fois qu'on s'était trouvé rassemblé en baie de Bantry, voilà, indépendamment de la bourrasque, les trois causes qui la firent manquer. Il n'en est pas moins vrai que cette manière d'attaquer directement la Grande-Bretagne était la seule bonne, la seule logique, et qu'au lieu de s'abandonner, comme on le fit bientôt, à ce rêve creux d'aller anéantir, par l'Égypte et par l'Inde, en traversant l'Afrique et l'Asie, une nation qu'on avait à trois heures de soi, ou, chose non moins fabuleuse, d'aller opérer une descente en Angleterre avec

des colonnes de petits bateaux plats, on eût sagement fait de persévérer dans la voie tracée par le génie de Hoche, génie, à vrai dire, qui nous semble loin d'être inférieur à celui de Napoléon et qui aurait peut-être mené la France à meilleur port que le génie impérial, si une mort prématurée ne l'avait ravi dans sa fleur, peu après l'expédition d'Irlande.

Pendant ce temps, Villeneuve, qui venait d'être élevé, avec Brueys, au grade de contre-amiral, était parti de Toulon, le 29 novembre 1796, pour se rendre à Brest, avec une division composée des vaisseaux *le Formidable*, *le Jean-Jacques-Rousseau*, *le Tyrannicide*, *le Jemmapes* et *le Mont-Blanc*, et des frégates *la Diane*, *l'Alceste* et *la Vestale*. Il n'avait perdu en route que cette dernière frégate qui, au bout de deux heures d'un combat dans lequel périt son commandant Foucault, avait amené pavillon devant la frégate ennemie *la Terpsichore*, de force infiniment supérieure; et encore avait-elle été presque aussitôt reprise, dans les parages de Cadix, par l'équipage français (16). Après avoir évité les croisières anglaises de Gibraltar, Villeneuve s'étant présenté le 20 décembre devant Brest, et en ayant trouvé l'entrée bloquée par la flotte de l'amiral Colpoys, avait pris le parti de se retirer en rade de Lorient; mais à la fin, il vint à bout de s'introduire au lieu de sa destination, et de se réunir à l'armée navale de l'Océan, qui pour longtemps désormais resta inactive.

Il eût pourtant été bien favorable à la cause des alliés de la République qu'elle se montrât : car les escadres d'Espagne et de Hollande qui tenaient la mer, quoique à peu de distance de leurs côtes, étaient exposées aux plus grands dangers. L'amiral Jervis, étant sorti du Tage avec quinze vaisseaux de ligne et un certain nombre de frégates, livra, le 14 février 1797 (17), près du cap Saint-Vincent, un combat à l'armée navale espagnole de don José de Cordova, forte de vingt-sept vaisseaux de ligne, passa en une ligne formée avec la plus grande vitesse à travers cette armée, en sépara un tiers, et, après une canonnade partielle qui empêcha la réunion jusqu'au soir, s'empara de quatre des vaisseaux d'Espagne, dont deux de 112 canons, un de 84 et l'autre de 74. Malgré cet avantage signalé, Jervis, voyant venir sur lui les vaisseaux frais des Espagnols, ne jugea pas prudent d'essayer de pousser plus loin sa victoire, et donna le signal de la retraite. Peu

après ce combat, qui lui valut le titre de lord Saint-Vincent, Jervis bloqua la flotte espagnole dans Cadix, tandis qu'une escadre détachée de l'armée navale d'Angleterre, sous les ordres de Nelson, et portant des troupes de débarquement, allait attaquer les îles Canaries.

Le port de Santa-Cruz de Ténériffe aux Canaries était d'autant plus un objet de convoitise pour les Anglais, qu'on le disait rempli de galions apportant les trésors du Mexique. Nelson, ayant vainement essayé de surprendre cette possession espagnole, fit tenter un débarquement, dans les derniers jours de juillet 1797, à l'aide de ses bâtiments légers, tandis que lui-même, avec ses vaisseaux, il ouvrait le feu contre les forts de San-Miguel et de Passoalto; mais il fut repoussé avec perte par cent vingt marins français, chargés de la défense de ces forts. Ne se laissant pas décourager, il disposa tout pour recommencer l'attaque pendant la nuit du 24 au 25 juillet, ordonna deux divisions d'embarcations et de troupes de débarquement, prit le commandement de la première et confia celui de la seconde au capitaine de vaisseau Trowbridge. Le débarquement s'opérait en partie à la tête du môle de Santa-Cruz, quand une grêle de boulets, de balles et de mitraille vint jeter un épouvantable désordre dans la division de Nelson, fracassa le bras droit de cet amiral, qui se fit amputer aussitôt, coula un bâtiment anglais avec près de cent hommes qui le montaient; et ne laissa d'autre espoir aux ennemis que dans une fuite précipitée. Le capitaine Trowbridge qui, à la faveur de l'attention que l'attaque de Nelson avait concentrée sur le môle, était parvenu jusque dans la ville de Santa-Cruz, fut obligé de capituler dans une église où il s'était retiré. L'escadre britannique quitta les Canaries, et Nelson, dont les défaites ne sont pas moins nombreuses que les victoires, alla en Angleterre pour achever de s'y guérir des suites de son amputation.

Quelques mois après, le 11 octobre 1797, à la hauteur de Camperdown, une autre flotte anglaise, forte de dix-neuf vaisseaux de ligne, depuis 50 à 74 canons, et d'un grand nombre de frégates et corvettes, le tout sous les ordres de l'amiral Duncan, livra combat à la flotte batave, composée seulement de vingt-neuf bâtiments de guerre de toute espèce, depuis 12 jusqu'à 74 canons, laquelle venait de sortir du Texel, sous le commandement de

l'amiral de Winter. Ici encore la manœuvre de couper la ligne fut fidèlement observée par les Anglais qui, ayant l'avantage du vent, s'avancèrent en forme de losange, et se mirent en devoir de traverser diagonalement l'armée batave avec le gros de leur flotte. Les Hollandais ne s'étant pas suffisamment serrés, malgré les signaux de leur amiral, furent forcés, dès le commencement de l'action, à l'extrémité de leur aile gauche. La bataille s'étant engagée ensuite dans toute la longueur de la ligne, les Hollandais se battirent héroïquement; mais leur destinée devait être la même que celle des Français au 13 prairial. Les Anglais ayant jeté sur la flotte batave des matières combustibles, un bâtiment prit feu auprès du vaisseau amiral hollandais, et celui-ci, qui était déjà aux prises avec trois vaisseaux anglais de 74, en dérivant pour échapper à l'incendie, se vit en butte à un quatrième adversaire, lequel n'était autre que l'amiral d'Angleterre. Le carnage fut horrible sur les deux bords. Tous les agrès de son vaisseau ayant été coupés, de Winter fut dans l'impossibilité de continuer ses signaux, et la fumée dont il était enveloppé de toutes parts lui cacha jusqu'aux mouvements de sa flotte. Deux cents hommes étaient morts ou mourants à son bord, ses trois mâts étaient rasés, que l'intrépide amiral se battait encore avec acharnement; il n'amena point son pavillon, mais un boulet de l'ennemi l'emporta; ce fut en cette situation que son équipage cessa le feu, et qu'une frégate anglaise recueillit l'amiral hollandais pour le transporter sur le bord de Duncan. Peu après le vaisseau amiral batave sombra. Le vice-amiral Reintjes fut aussi pris, après avoir été blessé. Le vice-amiral Bloys de Treslong, ayant eu le bras emporté, se le fit couper, et, aussitôt après l'opération, remonta sur le pont de son vaisseau pour y donner des ordres avec le plus grand sang-froid. L'aile gauche et le centre des Hollandais furent décidément écrasés par le nombre et perdirent douze de leurs bâtiments; mais l'aile droite, commandée par le contre-amiral Story, soutint longtemps encore l'attaque de la flotte anglaise, et resta même sur le champ de bataille jusqu'au lendemain, sans que l'amiral Duncan osât revenir sur elle.

On se demande ce que le ministre de la marine prescrivait aux escadres françaises pendant que celles des alliés de la République tenaient la mer avec tant d'héroïsme du moins, à défaut de bon-

heur, pour la défense de celle-ci. Il les retenait dans les ports jusqu'à ce qu'elles pussent servir à un nouveau projet de débarquement dans la Grande-Bretagne, à l'aide de moyens plus bizarres que solides, dont nous parlerons tout à l'heure; mais il ne devait pas lui être donné d'être chargé de le poursuivre, et, depuis la tentative sur l'Irlande jusqu'à la fin de son ministère, il n'ordonna, de concert avec le Directoire, qu'une seule expédition qui suffirait à flétrir son administration, et que les attentats contre le droit des gens et de la guerre, commis par les Anglais, dans le cours de la révolution, ne sauraient justifier. Voici le fait :

Le 22 février 1797 au soir, une division, composée de deux frégates, une corvette et un lougre, sortit de Brest, sous le commandement du capitaine Castagnier, dont on regrette de voir le nom mêlé à une pareille affaire, parut sur la côte d'Angleterre, dans le comté de Pembroke, y débarqua hâtivement quatorze cents hommes, puis s'éloigna à toutes voiles. Or, ces quatorze cents hommes étaient quatorze cents forçats tirés des bagnes de Brest et de Rochefort, qu'on lançait ainsi au milieu de la population anglaise. C'était vouloir rivaliser avec Sidney Smith, déchaînant les galériens dans Toulon, au milieu d'un incendie allumé par ses mains.

Une si étrange manière de faire la guerre devait être stigmatisée en France, sur la terre classique de la loyauté, où l'honneur commençait à reverdir sous l'habit du soldat. Aussi fut-elle dénoncée comme un crime horrible au sein même du corps législatif, qui résolut d'en demander compte au Directoire par un message. Mais sur ces entrefaites, on apprit que les quatorze cents galériens s'étaient laissé arrêter en masse, sans opposer aucune résistance, par un régiment et trois mille paysans anglais, et l'on ne donna pas d'autre suite à cette immorale affaire.

Depuis peu, un officier de la marine suédoise, nommé Muskein, venait de faire accueillir, par le ministre Truguet, un projet de bateaux plats pour les descentes, dont l'inventeur était le vice-amiral suédois et célèbre architecte naval Chapman. Ces bateaux se divisaient en trois espèces : premièrement, les chaloupes-canonnières à fond plat, tirant sept à huit pieds d'eau au plus, ayant deux mâts et pouvant porter chacune quatre pièces de canon de vingt-quatre, deux sur l'avant, deux sur l'arrière, des munitions, cent

hommes d'infanterie, sans compter l'état-major, et vingt-quatre marins pour la manœuvre; secondement, les bateaux-canonniers également à fond plat, tirant à peu près la même quantité d'eau, armés d'une pièce de vingt-quatre sur l'avant, d'une pièce de campagne sur l'arrière, devant porter en outre de l'artillerie pour la descente, et, à cet effet, ayant au milieu de la cale une écurie à couvercle mobile pour deux chevaux que l'on embarquait et débarquait à l'aide d'une vergue du mât même qui se liait essentiellement à cette écurie; troisièmement, les péniches, canots étroits et longs de soixante pieds, à fond plat aussi, ne tirant que trois pieds d'eau au plus, ayant un pont mobile, armées d'un obusier et d'une pièce de quatre, marchant le plus souvent à l'aide de soixante rames chacune, et pouvant recevoir, outre quelques marins pour les gouverner, soixante soldats dressés au maniement de l'aviron. Tels étaient ces bateaux plats appelés aussi bateaux à la Muskein, qui devaient être l'illusion des périodes consulaire et impériale. Les ingénieurs de la marine française qui travaillèrent à leur perfectionnement, ne purent jamais empêcher que leur moindre inconvénient ne fût de culbuter, faute de quille et par l'entraînement de leur mâture, dans le tangage d'une mer un peu grosse. Bons tout au plus pour servir de batteries flottantes le long des côtes et ne pouvant être employés à un débarquement qu'autant qu'on les aurait ou remorqués ou emportés sur des vaisseaux jusqu'au point de la descente, ils faisaient reculer la marine nationale jusqu'en deçà de la marine des galères qui leur était fort supérieure pour leur objet même, jusqu'en deçà pour ainsi dire de la marine des anciens Normands, qui pouvait s'éloigner avec plus de sécurité des côtes. Qu'on s'imagine une flotte de bateaux plats portant une armée de débarquement, rencontrée en pleine mer, si tant est qu'elle résistât même à la pleine mer, par une escadre de vaisseaux de ligne; et qui ne voit à l'instant cette pitoyable flotte dispersée, effondrée, coulée avec tout ce qu'elle porte? En vain on objecterait que le feu de cinq cents chaloupes canonnières égalait celui de vingt vaisseaux de cent canons. Qu'était-ce que ce feu disséminé contre les bordées compactes d'une escadre? Il pouvait avoir, comme il eut en effet, quelque valeur le long des côtes où l'étranger ne pouvait envoyer que des bâtiments légers; mais,

au large, il serait devenu la risée de l'ennemi. Les partisans des bateaux plats ont fait une autre objection : c'est que les flottilles ne devaient tenter la traversée que sous la protection d'une escadre de vaisseaux, chose déjà fâcheuse de ne pouvoir opérer par soi-même et sans le concours des bâtiments soumis à de tout autres conditions de navigation; mais, en admettant que, par un concours unique et peu probable de circonstances favorables, l'escadre protectrice se fût rencontrée avec l'escadre ennemie juste à l'heure où les bateaux plats feraient leur chemin, n'aurait-il pas suffi de quelques vaisseaux détachés de cette dernière, de la rencontre d'une division navale, car les Anglais eurent toujours plusieurs divisions à la fois dans la Manche pendant la guerre, pour les mettre en plein désordre et leur faire manquer leur but? On sait d'ailleurs combien est relativement affaiblie l'escadre qui est chargée de la protection d'un convoi, en face de celle qui n'a d'autre souci que de combattre. Or, quel convoi c'eût été à protéger qu'une flotte de bateaux plats emportant cent à cent cinquante mille hommes, avec de l'artillerie, des chevaux, des munitions, des vivres, tout un attirail de campagne et de siége! On peut affirmer qu'alors l'avantage de l'ennemi, même à nombre égal de vaisseaux, eût été de trois contre un, et que sa victoire aurait été assez prompte pour qu'il pût se rejeter soudain et en masse sur le convoi. Enfin, reste aux partisans des bateaux plats le secours d'une brume épaisse combinée avec les mouvements de l'escadre protectrice, laquelle brume aurait permis, dit-on, à la foule des *coques de noix*, surnom donné à juste titre aux bateaux plats, de passer le détroit sans être aperçue; mais, à part le moindre coup de vent qui les eût toutes mises sens dessus dessous, en leur accordant, au milieu du brouillard, une mer calme comme un lac, en admettant encore qu'ils ne tomberaient dans aucune division ennemie, qui ne comprend que cette brume à la faveur de laquelle on espérait faire passer les bateaux plats sans encombre, pouvait tout autant être leur perte que leur salut, causer mille et mille abordages suivis de submersions complètes, et, aussi bien qu'une tempête, entraîner la dispersion de leur innombrable cohue se cherchant, sans se retrouver, dans l'obscurité? L'accueil que fit le ministre Truguet aux bateaux plats fut fatal au pays, à qui ils coûtèrent des sommes

immenses en pure perte, et qu'ils détournèrent du soin d'une marine sérieuse. Le déplorable attrait qu'ils parurent avoir depuis pour Bonaparte qui ne vit en eux, comme dans la marine en général, que des ponts mobiles pour passer ses troupes, a pu seul communiquer aux admirateurs quand même de ce grand capitaine de terre, si parfaitement ignorant des choses de mer, un reste d'illusion sur cette marine fantastique; mais ils auront beau écrire des volumes entiers sur une matière aussi oiseuse puisqu'elle n'a absolument rien produit, ils ne relèveront ni le Consulat, ni l'Empire, de cette folie que leur légua le Directoire. La marine des bateaux plats est jugée par sa nullité, par son immobilité forcée pendant quinze ans, immobilité qui seule devait la préserver de jeter cent cinquante mille Français dans la mer.

Ce n'était pas d'ailleurs la première fois que l'on songeait à faire des descentes en Angleterre à l'aide de bateaux plats. C'était, sans qu'on paraisse s'en douter, une idée empruntée aux plus mauvais jours de la marine française, sous Louis XV. Sauf quelques modifications dans la forme du bateau, les combinaisons pour la descente furent absolument les mêmes en 1759, que celles que l'on employa depuis. Deux escadres de vaisseaux, l'une formée à Brest, sous les ordres de Conflans, l'autre à Toulon, sous les ordres de La Clue, devaient, dans ce temps, protéger une immense flottille de bateaux plats, construits dans tous les ports français de l'Océan, et destinée à porter deux corps d'armée commandés par Chevert et le duc d'Aiguillon. Les Anglais s'opposèrent à ce projet par le blocus des ports de France, et le tout finit par le désastre des deux escadres protectrices. Si on veut prendre la peine de s'y reporter, on verra quelle analogie frappante il y a entre la campagne navale de 1759 et celle que le génie de Bonaparte combina contre l'Angleterre en 1804. En fait de marine, Bonaparte ne devait être ainsi que le plagiaire du règne de Louis XV; mais Truguet, il faut en convenir, avait rêvé ce plagiat avant lui.

Les premiers essais que l'on fit des bateaux plats, sous le ministère de ce dernier, comme ils eurent lieu le long des côtes et contre des bâtiments légers, donnèrent quelque espoir d'un bon résultat. Muskein lui-même, passé au service de la France, envoya de Gravelines, où il était en station, une division de canonnières

appuyer la sortie de deux bâtiments de guerre français que quatre bâtiments légers d'Angleterre tenaient bloqués en rade de Calais; l'ennemi, en butte à la fois au feu des bâtiments bloqués et à celui des canonnières, fut mis en fuite après quatre heures de combat. Ce fut un regrettable encouragement.

Cependant, malgré ses victoires navales, l'Angleterre n'en continuait pas moins à soupirer après la paix. Lord Malmesbury fut renvoyé en France avec de nouvelles propositions. Sous l'influence des succès de la France sur le continent, et surtout des victoires incessantes de Bonaparte en Italie, des conférences, pour amener une pacification générale, furent ouvertes à Lille.

C'est dans ce temps qu'ayant à se plaindre de la République oligarchique de Venise, Bonaparte la raya de la carte des nations, et prépara ainsi les voies, sans s'en douter, à la domination de l'Autriche dans cet antique État; car, par un fatal concours d'événements, toutes les victoires des Français en Italie ne profiteraient, après moins de vingt ans, qu'à leurs ennemis et aux ennemis de l'indépendance italienne. Bonaparte s'empara de la marine vénitienne. Une flottille qu'il avait à sa disposition dans l'Adriatique, jointe aux vaisseaux vénitiens dont on mêla les équipages nationaux avec des équipages français, et deux mille hommes de troupes de débarquement, furent aussitôt chargés d'aller prendre possession, au nom de la République française, des îles Ioniennes, Corfou, Zante, Céphalonie, Sainte-Maure, Cérigo, qui appartenaient à Venise. Brueys, expédié de Toulon avec six vaisseaux et trois frégates, compléta la prise de possession, qui se fit d'ailleurs sans coup férir. Bonaparte prépara de la sorte le passage futur de cet archipel sous la domination anglaise. Peu après, toujours au nom de la République française, il anéantit la République de Gênes, dont la réunion à la couronne de Sardaigne fut ainsi marquée par lui dix-huit ans d'avance. On appelait cela renouveler le monde; mais l'Italie, étouffée depuis bientôt trente ans que Bonaparte a disparu de la scène du monde, sait ce que lui coûte ce renouvellement. Il est vrai qu'en compensation de ces vieilles républiques, dont l'inquiète et oppressive oligarchie valait encore mieux, après tout, que l'abrutissement dans la dépendance de l'étranger, Bonaparte, songeant, pour ce faire, à livrer Venise à l'Autriche, allait con-

stituer tout à l'heure une ombre de république italienne sous le nom de Cisalpine, composée de la Lombardie, des duchés de Modène et de Reggio, et de plusieurs légations et principautés; mais ce ne serait qu'une transition à la réunion à la France, en attendant la soumission de beaucoup de parties de cette éphémère république à des princes de race autrichienne. Non, quoi qu'on dise et quoi qu'on fasse, il ne sera pas donné à l'historien, placé en dehors du fétichisme impérial, d'adorer l'image de la liberté et de l'indépendance des nations européennes sous la forme de Bonaparte ou de Napoléon. Pitt, plus persévérant et plus clairvoyant que le peuple anglais, semblait lire dans l'avenir la fin de tout cela; aussi, comme ce n'était toujours qu'une suspension d'armes qu'il désirait, pour prendre le temps de se reconnaître et de dresser de nouvelles batteries, avait-il continué à mettre à la paix des conditions fort peu en rapport avec les grandes victoires continentales des Français. Il offrait de rendre à la République ses colonies, mais il tenait à garder quelques-unes des plus importantes des alliés de celles-ci, particulièrement l'île de la Trinidad, le cap de Bonne-Espérance, et Trinquemalé en l'île de Ceylan. Comme la République mit un juste sentiment d'honneur à tenir bon pour ses alliés, les conférences de Lille ne tardèrent pas à être rompues. L'Angleterre en fut vivement touchée, à cause de son commerce et de ses relations avec le continent; mais Pitt s'en consola promptement : il lui suffisait d'avoir donné par cette tentative une apparence de satisfaction aux réclamations de ses compatriotes.

Durant les conférences de Lille, le 15 juillet 1797, le ministère directorial avait été renouvelé, le renvoi de Truguet, par une exception peu flatteuse que ce ministre partagea avec Charles Delacroix, avait été prononcé à l'unanimité des voix des directeurs qui ne faisaient que céder en cela à l'opinion publique et au Corps législatif tout entier. Truguet léguait à ses successeurs et à la France une administration qu'il avait été chargé de réorganiser, et dont il n'avait fait qu'aggraver le désordre et la confusion ; un personnel de marine militaire, flottant et incertain de son sort; un matériel de plus en plus détraqué, le Suédois Muskein et ses bateaux plats, et deux officiers généraux de marine de son choix, Brueys et Villeneuve, c'est-à-dire Aboukir et Trafalgar.

Nommé, après son renvoi du ministère, ambassadeur en Espagne, Truguet apporta, dans ces fonctions délicates, le caractère violent et hautain (18), plus entêté qu'énergique, qui l'avait rendu intolérable dans tous les postes qu'il avait précédemment occupés; il faillit brouiller l'Espagne avec la République, et l'on fut bientôt obligé de le rappeler. Mais, prévoyant alors un revirement dans l'opinion et dans la marche des choses en France, il parut regretter de s'être trop avancé dans le sens antimonarchique, et, quoiqu'il vînt d'exiger l'expulsion des émigrés français de l'Espagne, il resta lui-même à l'étranger et se vit inscrit, pour ce fait, parmi les émigrés, jusqu'à l'époque du Consulat, où il réclama et fut rayé du livre d'émigration (19).

CHAPITRE VII.

1797—1798.

Pléville-le-Pelley et Bruix, successivement ministres de la marine. — Traité de Campo-Formio. — La France en guerre avec l'Angleterre seule. — Combats de détail dans l'Océan. — Nouvelle expédition d'Irlande. — Le chef de division navale Savary débarque le général Humbert avec quelques troupes. — Départ de la division Bompart avec de nouvelles troupes. — Rencontre de la division Waren. — Combat naval de Long-Swilly. — Combats qui en sont la suite. — Les cinq combats célèbres du capitaine de frégate Ségond. — Deuxième expédition de la division Savary. — Nouvelles de la capitulation du général Humbert. — Retour. — Célèbre abordage de la corvette *la Bayonnaise* et de la frégate *l'Embuscade*.

Le successeur que l'on avait donné à Truguet était un officier de l'ancien grand corps qui avait perdu une jambe au combat, et qui, aussi bon administrateur que brave marin, avait été employé tour à tour, et avec un égal succès, sur les vaisseaux et dans les ports. Marseille se souvenait de lui comme capitaine de port, et le nom de Pléville-le-Pelley, lieutenant sur *le Languedoc*, se trouvait honorablement uni à celui de d'Estaing dans la guerre de l'indépendance de l'Amérique. Rappelé des conférences de Lille où il était commissaire du Directoire, pour prendre le département de la marine, Pléville-le-Pelley fut en même temps élevé au grade d'officier général; mais sa santé et son âge ne devaient pas lui permettre de rester longtemps aux affaires.

Il y avait peu de temps qu'il s'y trouvait quand eut lieu le coup d'État du 18 fructidor an v (4 septembre 1797), fait par une partie du Directoire contre l'autre, et contre un grand nombre de membres du corps législatif. Villaret-Joyeuse, malgré ses rela-

tions mondaines avec Barras, fut inscrit sur la liste des condamnés à la déportation, comme appartenant au parti dit de Clichy; mais il sut se cacher assez bien, de même que Carnot, pour ne pas partager le sort de Barbé-Marbois, Tronçon-Ducoudray, Barthélemy, Ramel et autres, déportés à Sinnamari. Un événement plus glorieux eut lieu peu après : ce fut le traité de Campo-Formio, échangé entre la République française et l'empereur d'Allemagne, le 17 octobre 1797, traité qui donnait le Rhin pour limite continentale à la France du côté du Nord, reconnaissait à celle-ci la propriété des îles Ioniennes, à la Cisalpine les principautés dont Bonaparte l'avait formée, et donnait à l'empereur d'Allemagne, en dédommagement, une partie des anciennes dépendances de Venise.

Dès lors, la République française n'étant plus en état d'hostilités ouvertes qu'avec l'Angleterre, toutes les idées et tous les plans guerriers du Directoire parurent se concentrer de ce côté. Dans le but d'entreprendre une nouvelle descente, avec les bateaux à la Muskein, une armée dite d'Angleterre fut organisée sur les côtes du Nord et de l'Ouest, et l'on en donna le commandement en chef à Bonaparte.

Il n'y avait, dans cette attente, que des rencontres peu importantes sur mer, lesquelles étaient amenées, en général, par les petites expéditions anglaises que la construction des flottilles attirait sur la côte de France. La République y perdit encore plusieurs de ses frégates et corvettes. Pour les vaisseaux de ligne laissés par Louis XVI, ils s'en allaient aussi un à un, quand ils n'étaient pas emportés en masse. Pendant que l'un d'eux, *le Quatorze-Juillet*, était brûlé par accident ou par malveillance à Lorient, *l'Hercule*, de 74, capitaine L'Héritier, en se rendant de ce même port à Brest, tomba dans une division de vaisseaux de ligne anglais, et, après une lutte terrible, dans laquelle il eut quatre-vingt-dix hommes tués, deux cent vingt-cinq blessés, ses canons démontés, sa mâture abîmée, ses gréements hachés, tout son coffre troué par les boulets, il se vit réduit à amener pavillon pour le vaisseau *le Mars*, un de ses adversaires (1).

Durant ce temps et afin de surveiller de plus près les armements et les constructions de bateaux plats que l'on faisait sur les côtes de Normandie, les Anglais s'étaient emparés des îles de Saint-

Marcouf, à trois lieues de la Hougue, et s'y étaient fortifiés. Le capitaine Muskein fut envoyé par deux fois, au mois d'avril et de mai 1798, avec une division de canonnières, pour les reprendre; mais il échoua dans ses tentatives, et fut obligé d'aller chercher un refuge dans la rivière d'Orne, pour échapper aux bâtiments légers de l'ennemi. Non-seulement les Anglais se servaient des îles Saint-Marcouf comme d'un lieu de surveillance, mais ils en avaient fait un des arsenaux où ils préparaient des moyens incendiaires contre les flottilles, et contre les ports où on les construisait. Le Havre fut bombardé par une division de frégates; les chaloupes canonnières, excellentes, comme on l'a dit, pour la défense de la côte, formèrent une ligne d'embossage qui renvoya les boulets et les bombes avec usure à l'ennemi, que l'on força de se retirer. La Hougue essuya aussi un vain bombardement. Les Anglais en voulaient surtout au port d'Ostende où se trouvaient alors réunis les bateaux plats construits dans la plupart des ports de Flandre et de Belgique; une division navale d'Angleterre, composée de trente à quarante frégates, corvettes, canonnières ou bombardes, aux ordres du commodore Home Popham, et deux à trois mille hommes environ de troupes de débarquement, commandés par le major général Coote, étant venus attaquer ce port, le 19 mai 1798, dans le but surtout de faire sauter l'écluse de Slyckens, qui joint le canal de Bruges à la mer, les bâtiments furent repoussés par les forts, et dix-huit cents Anglais débarqués furent coupés et faits prisonniers; deux cents avaient été tués.

Mais déjà il n'était plus question de projet de descente en Grande-Bretagne: troupes et flottilles de l'Océan étaient dissoutes; le génie de l'imprévu, sous la forme de Bonaparte, avait soufflé dessus, et le général de l'armée d'Angleterre se disposait à devenir le général de l'armée d'Égypte.

Dans l'intervalle, le 27 avril 1798, Bruix, naguère nommé directeur des mouvements à Brest par Truguet, puis contre-amiral, avait remplacé au département de la marine Pléville-le-Pelley, qui s'était retiré pour cause de santé. Il eût été difficile de faire un choix meilleur. Né à Saint-Domingue en 1761, Eustache Bruix avait tout le beau côté du caractère créole, la passion, l'instantanéité, la brillante valeur; mais il avait pris du génie euro-

péen, la régularité dans les plans, l'esprit de suite et d'organisation. Ancien garde-marine de 1778, puis lieutenant de vaisseau, il avait fait la guerre de l'indépendance de l'Amérique sous Guichen et La Motte-Picquet. Son activité prodigieuse ne lui avait point permis de se reposer pendant la paix, et on l'avait vu, de 1784 à 1786, poursuivre avec Puységur d'importants travaux hydrographiques aux îles sous le Vent, travaux ensuite desquels il avait été reçu membre de l'académie de marine, à Brest. Il était considéré dans l'ancien corps comme un officier de grand avenir. On a vu le chemin parcouru par ce marin depuis la révolution; il n'avait eu rien de rapide, surtout quand on le rapproche de celui qu'avaient franchi dans le même temps une foule d'incapacités compromettantes et funestes; mais Bruix, quoique ardent républicain, était d'origine noble et sans intrigue : cela avait suffi pour ralentir considérablement et quelquefois suspendre sa carrière. Néanmoins, il était plus heureux encore que La Touche-Tréville, son ancien, son maître, que, lui aussi, il eut le tort de laisser dans l'oubli. Ce fut-il sentiment de jalouse inquiétude? Cela serait pénible à penser, mais ressort malheureusement un peu de la correspondance que Bruix eut par la suite, quand il redouta, dans cet illustre marin, un concurrent à la tête des armées. Il n'y a vraiment que La Touche-Tréville qui ne se soit montré jaloux de personne à cette époque, qu'on le laissât dans une obscurité fatale au pays, ou qu'on le rappelât sous le pavillon; il n'y a que lui qui ait su faire tourner son propre génie à la gloire du chef incapable qu'on lui imposait; que lui enfin qui ait su obéir comme il aurait su commander. Gardons-nous donc de dire avec un historien, toujours bien décevant en fait de choses de marine (2), que Bruix eut une supériorité militaire quelconque sur La Touche-Tréville; ce serait mentir à l'évidence des services rendus, mettre les spéculations à la place des actions accomplies; mais reconnaissons dans Bruix l'actif et intelligent organisateur, et, si l'on veut, le marin à qui l'occasion seule, peut-être, fit défaut, pour qu'il ait été ce que fut La Touche-Tréville, un éminent homme de mer. Du reste, ces deux hommes célèbres eurent dans leur organisation morale une frappante analogie. Quand ils n'étaient absorbés ni par le travail, ni par la guerre, le jeu, les femmes, prenaient dans leurs cœurs ardents

la place de l'ambition et de la gloire ; et tous les deux ils devaient s'éteindre, prématurément consumés par cette activité dévorante.

Il manqua au génie de Bonaparte d'être porté sur la Méditerranée par une flotte à la tête de laquelle aurait été La Touche-Tréville, pendant que Bruix aurait tenu les rênes de l'administration. Mais au génie de la République, il manqua que cette flotte, ainsi organisée et ainsi conduite, au lieu d'être détournée de sa première destination par l'entraînement d'un homme qui prenait pour des réalités les mirages des déserts lointains, fût poussée par un bon vent vers la Grande-Bretagne. Car jamais moment n'avait été plus opportun. Les Irlandais s'insurgèrent sérieusement, eurent quelques succès à Wexford et à Slicwesbury ; mais ils comptaient sur la France, qui n'eut plus, et encore trop tard, à leur offrir que le secours d'un vaisseau de ligne et de quelques frégates et corvettes ; il fallut s'y prendre à deux ou trois fois pour leur faire passer des troupes de descente ; de sorte que, pendant qu'on se disposait à embarquer les secondes, les premières étaient déjà sacrifiées.

L'insurrection était même presque étouffée par lord Cornwallis, lorsque le chef de division Savary fut chargé d'aller, avec trois frégates et une corvette, déposer sur la côte d'Irlande onze cent cinquante hommes, commandés par le général Humbert, lequel avait sous ses ordres les adjudants généraux Fontaine et Sarrazin. Parti de la rade de l'île d'Aix, le 6 août 1798, Savary évita les escadres ennemies, débarqua en baie de Killala, le 22 du même mois, et revint mouiller, le 7 septembre, à l'embouchure de la Gironde, avec un égal bonheur.

Le chef de division Bompart ne fut pas aussi heureux. Sorti de Brest, le 16 septembre, avec un vaisseau de 74, *le Hoche*, qu'il montait, et huit frégates et un aviso, pour transporter aussi sur les côtes d'Irlande, un corps de trois mille hommes, commandés par les généraux Ménage et Hardy, il fut découvert, vers les débouquements du raz, et suivi à la piste par le vaisseau-frégaté *l'Anson* et la frégate *l'Ethalion*. Conformément à l'ordre qu'il avait reçu d'éviter tout ce qui pourrait ralentir sa marche, il ne fit point attaquer ces deux bâtiments. Vainement, pour se dérober à leur surveillance, il se porta, avec sa division, jusque sur la

côte d'Espagne : les deux bâtiments l'y suivirent et ne le perdirent pas de vue un seul instant, pendant plus de vingt jours. Il rencontra dans ces parages un convoi anglais qui faisait route pour les Antilles, sous l'escorte d'un vaisseau de ligne. Quelques officiers désiraient vivement qu'on se jetât sur cette riche proie ; mais Bompart s'y opposa, et resta tout entier au soin d'atteindre le but de son expédition. S'étant rabattu du côté de l'Irlande, il voulut enfin se débarrasser des deux *mouches* anglaises qui n'avaient pas cessé de le suivre, et donna le signal de chasse générale. Les frégates françaises *l'Immortalité*, capitaine Legrand, et *la Loire*, capitaine Ségond, exécutèrent cet ordre avec tant d'ardeur qu'elles arrivèrent bientôt à portée d'attaquer les frégates ennemies, et que Ségond tira même quelques coups de canon sur l'une d'elles ; mais, en ce moment, Bompart, trouvant que la chasse suffisait et craignant que le bruit d'un combat n'attirât une escadre anglaise, donna le signal de rejoindre. On assure que Ségond, intrépide marin, mais caractère emporté, n'obéit à ce contre-ordre qu'en brisant son porte-voix sur le pont de sa frégate. C'était le soir : Bompart, après avoir feint de se diriger vers la baie de Killala, fit virer de bord pendant la nuit et reprendre la route au nord de l'Irlande, où il supposait que le général Humbert, en l'absence de renforts, avait dû faire retraite.

Le lendemain matin, 11 octobre, il put croire à son succès en n'apercevant plus de voiles ennemies autour de lui, et porta sur la baie de Long-Swilly pour y opérer le débarquement ; mais, à midi, *l'Immortalité*, qui avait pris le devant pour éclairer la route, signala une force navale ennemie. C'était une division détachée de l'armée navale de lord Bridport en croisière du côté de Brest, sous les ordres de sir John Borglas-Waren, et composée de trois vaisseaux de ligne, dont un de 80 et deux de 74, de deux vaisseaux rasés et de trois frégates. *L'Anson* et *l'Ethalion*, qui en faisaient partie, n'avaient point été trompés par la manœuvre des Français, et dirigeaient maintenant cette division. Bompart ayant inutilement manœuvré pour se jeter à la côte et opérer son débarquement avant d'être attaqué, se trouva, pour ainsi dire, enveloppé par les ennemis, au point du jour du 12 octobre 1798. A peine venait-il de donner le signal à sa division de se former en ordre de retraite sur deux lignes de front, *le Hoche* occupant

le centre de la seconde parallèle, qu'il dut prendre une autre allure et changer ce signal en celui de former la ligne de bataille, sans avoir égard au poste. *Le Hoche* eut immédiatement affaire à deux vaisseaux de 74, *le Robust*, qui le prit par son travers de bâbord, *le Magnanime*, qui le prit de la hanche, et à la frégate *l'Amelia*, qui l'attaqua en poupe. A onze heures, Bompart, voyant son vaisseau écrasé par des bordées dont le nombre menaçait incessamment de s'accroître avec les nouveaux agresseurs qui approchaient, fit signal à ses frégates de serrer l'ennemi au feu. *L'Immortalité* et *la Loire* furent encore les premières à voler au combat; mais il s'en fallut de peu que *la Bellone*, capitaine Jacob, ne les devançât. Le vaisseau anglais *le Robust*, pris à son tour de l'avant, fut enfilé dans sa longueur par des bordées qui jetèrent sur ses ponts le ravage et la mort. Pendant ce temps, l'impétueux capitaine de *la Loire* a conçu un autre projet qu'il communique au capitaine de *l'Immortalité*: c'est d'enlever *le Robust* à l'abordage. Aussitôt il force de voiles, et se porte audacieusement sur ce vaisseau qu'il doit aborder par tribord, pendant que Legrand l'abordera par bâbord; mais celui-ci n'ayant pu s'approcher aussi vivement, le commandant du *Robust* en profita pour éviter cet assaut, en présentant son travers à l'avant de *la Loire* qui essuya une bordée en longueur et revint prendre son poste.

Bientôt *le Hoche*, en butte aux coups de quatre adversaires, auxquels vint se joindre encore le vaisseau *le Foudroyant*, de 80, portant le pavillon de Waren, ne put conserver plus longtemps l'espoir de se sauver; sa mâture chancelait, ses vergues étaient ruinées; à la place de ses voiles on n'apercevait plus que quelques lambeaux pantelants; ses ponts étaient encombrés de morts, de mourants et de blessés; l'eau le gagnait rapidement par les trous dont il était criblé: ce fut en cet état désespéré qu'il amena pavillon. Avec Bompart et Hardy furent faits prisonniers, sur *le Hoche*, Théobald Wolfe-Tone, un des chefs de l'insurrection irlandaise, qui, conduit à Dublin pour y être jugé, déploya un grand caractère, et prévint l'échafaud en se donnant lui-même la mort.

Le capitaine Bergevin, commandant la frégate *la Romaine*, prit aussitôt le commandement de la division française, et donna

le signal de retraite ; mais *l'Embuscade*, capitaine Clément de La Roncière, et *la Coquille*, capitaine de Péronne, durent se rendre aux ennemis qui les enveloppaient. Quant aux autres frégates françaises, avant de quitter le champ de bataille, il leur fallait essuyer la bordée de plusieurs des vaisseaux et des frégates de Waren, qui manœuvraient pour leur fermer la retraite. Néanmoins, *la Romaine*, *la Loire* et *l'Immortalité* vinrent à bout de passer sous le canon du *Foudroyant*.

Mais *la Bellone*, capitaine Jacob, qui déjà avait supporté un combat de trois heures quand l'action était générale, n'ayant pu suivre cette marche rapide, à cause de l'état de ses manœuvres, eut à soutenir une seconde lutte avec *le Foudroyant;* elle combattait depuis une demi-heure avec énergie, et quelquefois avec avantage contre ce 80 canons, dont elle hachait les gréements et la voilure, et était sur le point de lui échapper, quand un dépôt de grenades éclata dans sa hune d'artimon et mit le feu dans ses cordages : *la Bellone* ne se laissa point abattre par ce nouvel accident, non plus que par l'attaque de la frégate *le Melampus*, qui vint se joindre au *Foudroyant*; et quoique son gréement fût abîmé, que sa coque fût percée au-dessus et au-dessous de sa flottaison, qu'elle fit eau de toutes parts, elle vint à bout de sortir de dessous le feu du vaisseau amiral anglais et du *Melampus*. Mais ce n'était que pour tomber sous celui de *l'Ethalion*, frégate beaucoup plus forte qu'elle, toute fraîche, et avec laquelle il lui fallut commencer un troisième combat. Ce dernier dura deux heures, au bout desquelles *la Bellone*, totalement dégréée, en partie démâtée et serrée de près par plusieurs bâtiments ennemis qui étaient venus appuyer *l'Ethalion*, amena enfin son pavillon.

Le dévouement du capitaine Jacob paraissait avoir ainsi assuré la retraite de cinq frégates françaises. Malheureusement elles avaient eu tant à souffrir en passant sous le feu des vaisseaux de ligne, que la plupart elles finirent par être rejointes. *La Romaine* et *la Sémillante*, ainsi que l'aviso *la Biche*, gagnèrent Brest et Lorient; mais *l'Immortalité* et *la Résolue*, après avoir vogué quelque temps de conserve, eurent à soutenir isolément des combats contre des forces supérieures, à la fin desquels il leur fallut se rendre; le capitaine Bergeau, de *la Résolue*, et le général Ménage succombèrent glorieusement dans l'un d'eux.

Restait *la Loire*, qui se trouva bientôt seule en présence du vaisseau rasé *l'Anson*, capitaine Durham. Dans cette position critique, Ségond tente de se donner pour bâtiment amariné, hisse pavillon anglais au-dessus du pavillon national, et s'apprête à passer tranquillement sous les sabords ouverts de l'ennemi. *L'Anson* se laissa croiser effectivement à portée de voix ; mais s'étant aperçu qu'après avoir hélé la frégate, elle ne diminue pas de voiles et ne fait aucune réponse, il lui envoie un boulet. Soudain, *la Loire* amène le pavillon britannique et lance toute sa bordée à *l'Anson*. Un combat s'engage ; *la Loire*, désemparée par une volée qu'elle a reçue en salut, se répare à la hâte sans cesser de canonner le vaisseau rasé ; puis battant en retraite, tient le plus près possible du vent. Sur ces entrefaites, *l'Anson*, qui avait beaucoup souffert des bordées de *la Loire*, enfonce considérablement de l'arrière dans la mer ; Ségond en profite pour le couper sur l'avant et lui lâcher sa bordée de long en long ; puis il se couvre de voiles, et *l'Anson* le perd de vue.

Un si beau triomphe aurait dû faire le salut de *la Loire;* mais la série de combats de cette glorieuse frégate n'était point fermée. Le lendemain, *la Loire* fut chassée par un vaisseau de ligne, une frégate et une corvette, qu'elle n'évita que pour tomber, quatre jours après, sous la chasse de deux frégates et de la corvette *le Kanguroo*, capitaine Broce. Celle-ci, ayant réussi à la joindre ce jour-là, fut démâtée et mise hors de combat avant que les deux frégates eussent pu venir à son secours, et *la Loire* continua sa route. C'était le 16 octobre au soir, et la nuit semblait devoir favoriser la retraite du brave Ségond ; mais il n'en fut rien. Le 17 au matin, il aperçut, courant sur lui à toutes voiles, *la Mermaid*, de 40 canons, une des frégates qui l'avaient chassé la veille. L'état désemparé de *la Loire* ne lui permettant pas de croire qu'il pourra échapper à un quatrième combat, Ségond fait carguer sa grande voile pour attendre l'ennemi, harangue son équipage, et laisse approcher *la Mermaid* à portée de pistolet sans ordonner le feu ; mais aussitôt qu'ayant pris position au vent, elle lui a présenté son travers, il détache sur elle toute sa bordée accompagnée d'une rude décharge de mousqueterie : *la Mermaid* en pirouette, et, après avoir riposté tant bien que mal, elle essaie au plus vite d'éviter le travers de *la Loire*, et d'aller se poster à

son avant ou à son arrière. Ségond prévient ce mouvement, et force est à la frégate anglaise de retomber par le travers de la frégate française. Une canonnade furieuse se rouvre, qui dure plusieurs heures et fait de grands ravages sur les deux bords. Ségond avait perdu ses trois mâts de hune, et ne pouvait plus manœuvrer que sous ses deux basses voiles ; alors, à un signal qui doit donner à supposer à la frégate anglaise qu'elle est victorieuse, il impose silence aux batteries de *la Loire*, et manœuvre comme pour indiquer qu'il ne peut plus soutenir les bordées de son adversaire. *La Mermaid*, ne doutant plus de son succès, laisse arriver à son tour pour suivre le mouvement de *la Loire*, quand soudain Ségond lance sa frégate dans le vent, comme s'il courait à l'abordage. *La Mermaid*, épouvantée de cette résurrection et d'un genre de lutte dans lequel les troupes que *la Loire* avait à bord auraient assuré la victoire aux Français, s'emploie tout entière à revenir au vent. Ségond en profite pour la ranger à poupe et lui lancer une épouvantable bordée de deux boulets ronds par chaque canon, bordée qu'il avait préparée dans son mutisme calculé. Rien ne saurait retracer l'état dans lequel, à dater de ce moment, parut la frégate anglaise ; rien ne pourrait reproduire l'effet des cris déchirants, suivis d'un silence de mort, qui partirent du bord ennemi. Si *la Loire* n'eût pas perdu les deux tiers de ses manœuvres, Ségond eût fait amener *la Mermaid*, qui saisit la faveur d'une brise pour s'évader.

Tout n'est point fini pour *la Loire*. A l'aube du 18 octobre, elle aperçoit réunis le vaisseau rasé *l'Anson* et la corvette *le Kanguroo* qu'elle avait déjà combattus et vaincus en détail, et qui la retrouvent plus désemparée encore que naguère. Ségond, bien qu'assuré d'avance de ne plus pouvoir vaincre, attend encore l'ennemi à portée de fusil, puis lance *la Loire*, comme s'il voulait aborder par l'avant le vaisseau frégaté ; dans le même moment, il lui lâche une volée en enfilade, et, pendant que son ennemi masque ses voiles pour éviter l'abordage, il lui en envoie ainsi deux autres qui du moins lui feront payer cher sa victoire. Peu après, *l'Anson* vint se placer à portée de pistolet, au vent, par le travers de *la Loire*, tandis que *le Kanguroo* la combattait à poupe. Ségond, avec son débris de navire, résista plus d'une heure encore dans cette position à ses deux adversaires, de manière à leur

faire douter de l'issue de l'action. Le grand mât et le mât d'artimon de *la Loire* étaient tombés, le mât de misaine se balançait comme un arbre auquel la cognée va porter son dernier coup. Le capitaine de *l'Anson* héla Ségond, en lui témoignant qu'il avait assez fait pour sa gloire. Ségond répondit à coups de canon, et le combat recommença, *l'Anson* tirant désormais à couler bas. C'est alors qu'un officier des troupes d'embarquement, qui d'ailleurs s'était bravement comporté, se jette sur Ségond, le sabre à la main, lui crie d'amener ou qu'il est mort; et que Ségond, lui plaçant la bouche d'un pistolet sur la poitrine, lui dit avec sang-froid : « Retourne à ton poste, ou je te tue. » L'officier obéit. Ségond, plutôt que de se rendre, a résolu d'en finir par un de ces actes héroïques dont la postérité garde l'éternel souvenir; il se fait donner, par un artilleur, un bout de mèche allumée, et, la tenant cachée dans sa main qu'elle brûle profondément sans que son visage trahisse sa souffrance, il descend à la sainte-barbe et se dispose à mettre le feu aux poudres, quand un des siens l'arrête, en lui disant que c'est inutile de se faire sauter, car *la Loire* a six pieds d'eau dans la cale et tout à l'heure va sombrer. Ségond, satisfait pourvu que sa frégate ne soit point un trophée pour l'ennemi, consent enfin à se laisser sauver, lui et les braves qu'il avait à bord. Quant à *la Loire*, elle ne tarda pas à couler bas. Telle fut cette iliade de combats successifs qui devaient immortaliser le capitaine Ségond. Malheureusement ce héros, natif de Montluçon, qui avait débuté sur les bâtiments à la course dans des temps d'indiscipline, était d'un caractère peu soumis, fantasque et rude qui devait nuire à sa carrière. Mais ce n'était pas une raison pour qu'à son retour en France, à trois ans de là, on eût méconnu sa valeur et celle de ses officiers et de ses équipages, au point qu'il fut réduit à réclamer contre cette ingratitude en termes indignés, ni pour qu'on le forçât, par les dégoûts dont on l'abreuva, à priver prématurément le pays de ses services (3).

Savary fut envoyé de nouveau de Rochefort en Irlande, avec une petite division, pour porter des secours au général Humbert et avoir des nouvelles de la division Bompart. Aussi heureux que la première fois, il mouilla dans la baie de Sligo, le 26 octobre, après seize jours de traversée, en partie employés à tromper

l'ennemi ; mais là il apprit le désastre de la division Bompart, et sut, en outre, que le général Humbert, d'abord vainqueur à Castelbar, mais abandonné avec ses onze cent cinquante hommes, après s'être maintenu assez longtemps pour qu'on ne pût pas douter que le débarquement d'un renfort, en moment opportun, ne lui eût assuré un succès complet, avait été obligé de mettre bas les armes, le 8 septembre 1798, à Ballinamuk, devant l'armée du général Cornwallis. Sur ce double avis, Savary remit à la voile sans tenter de débarquement. Aperçu, à son tour, par la division Waren, il fit de savantes manœuvres, se battit, en faisant retraite, avec un avantage marqué, et rentra à Rochefort, malgré des croiseurs qui bloquaient ce port, sans avoir perdu un seul de ses bâtiments.

Il y eut cette année encore, dans l'Océan, un combat digne de le disputer à ceux du brave Ségond. Ce fut celui que le lieutenant Richer livra, le 14 décembre, dans le golfe de Biscaye, en revenant de Cayenne, sur la corvette *la Bayonnaise*, de 20 canons de 8, à *l'Embuscade*, capitaine Jenkins, frégate devenue anglaise par la prise qui en avait été faite dans l'affaire de la division Bompart, et maintenant armée de 32 canons de 24 et de 18. Le combat commença d'abord par des bordées à portée de fusil, sous lesquelles le capitaine Jenkins et plusieurs de ses officiers tombèrent grièvement blessés. Un autre officier anglais, Beaumont-Murray, prit le commandement de *l'Embuscade*, et continua le feu de telle manière que *la Bayonnaise* devait infailliblement finir par succomber, quand le cri : « A l'abordage ! » annonça qu'un autre genre de lutte allait commencer. A ce cri qui part de sa corvette, Richer fait porter soudain sur la frégate ennemie. Le choc est si violent entre les deux bâtiments que le mât de misaine de *la Bayonnaise* se renverse sur le gaillard d'arrière de *l'Embuscade*, et, aussitôt, est accepté comme un pont par l'équipage de la corvette, pour passer sur la frégate. Les Anglais veulent repousser cet assaut par un feu pressé de mousqueterie, mais n'y peuvent réussir ; alors on se combat au pistolet, à la pique, à la hache, au poignard, au couteau ; tout instrument devient une arme mortelle ; on se prend aux cheveux, à bras le corps, et parfois les lutteurs tombent ensemble de l'arrière de *l'Embuscade* dans la mer. Les Français enlèvent la position ; mais les An-

glais se barricadent dans la partie du pont qui conduit du gaillard d'arrière au gaillard d'avant, et, de là, opposent à la furie française une muraille de piques et une grêle de balles. Ce second obstacle est renversé, et la mêlée recommence épouvantable : c'est une boucherie. Enfin les Anglais, après s'être défendus comme des lions (1), sont forcés de se rendre; la petite corvette a réduit la frégate qui va redevenir française. Par une singularité qui mérite d'être signalée, *la Bayonnaise*, privée de sa mâture, criblée de boulets, fut, aussitôt après sa victoire, obligée de se faire remorquer par sa prise, à la suite de laquelle elle fut reçue triomphalement à Rochefort.

Par malheur, à quelques échecs de détail dans l'Océan, les Anglais avaient à opposer au même moment dans la Méditerranée, des victoires d'ensemble bien capables de consoler leur orgueil.

CHAPITRE VIII.

1798—1799.

Expédition d'Égypte. — Déplorable système de guerre de Bonaparte contre l'Angleterre. — Affinité de l'expédition d'Égypte avec les croisades. — Prise de Malte et fin de la souveraineté de l'Ordre de Saint-Jean-de-Jérusalem. — Affaire de la frégate *la Sensible*, apportant en France les trésors de Malte, avec la frégate anglaise *la Seahorse*. — Courses et mésaventures de l'escadre de Nelson à la recherche de l'armée française. — Débarquement des Français à Alexandrie. — Succès de Bonaparte et de l'armée de terre. — Flottille française, aux ordres de Perrée, dans le Nil. — Combat naval de Rahmanieh, dans le Nil. — Conquête de la Basse-Égypte. — Malheureuses dispositions de l'amiral Brueys, en baie d'Aboukir. — Arrivée de l'escadre de Nelson devant Alexandrie et Aboukir. — Illusions déplorables de Brueys. — Bataille navale d'Aboukir ou du Nil. — Désastre des vaisseaux français. — Belle conduite de Blanquet Du Chayla, de Dupetit-Thouars, Émériau, etc. — Fuite honteuse de Villeneuve et de Decrès. — Mémorable défense du *Tonnant*. — Conséquences de la bataille navale d'Aboukir. — Siége de Corfou par la flotte turco-russe. — Combat du *Généreux* et mort de Lejoille. — Défaite des Anglais en Hollande. — Célèbre campagne navale de Bruix. — Bourdon de Vatry, ministre de la marine. — Suite des affaires d'Égypte. — Retour de Bonaparte en France.

Bonaparte, dédaignant de suivre la route simple et naturelle que lui avait naguère tracée le général Hoche, son jeune émule, avait écrit au Directoire : « C'est en Égypte qu'il faut attaquer l'Angleterre. » Cette pensée a pu éblouir comme tout ce qui vient de l'homme le plus extraordinaire des temps modernes ; mais elle ne tient pas devant l'examen, et pour l'humble explorateur de la vérité, appuyée sur le bon sens, elle équivaut à dire : « C'est en tournant le dos à ce qu'on veut attaquer, qu'on peut le prendre. » Eh quoi ! quand vous êtes sur les côtes de la Manche avec une armée que quelques lieues de mer seulement séparent de l'Angleterre, de l'Angleterre qu'il vous importe de réduire par le moyen le plus immédiat, le plus prompt et le plus décisif, changer tout cet ordre logique et naturel de choses, pour vous porter sur les

côtes de la Méditerranée, et de là faire voile pour l'Égypte, en disant : C'est l'Angleterre que je vais combattre et conquérir. Ah! ce serait à faire croire qu'il n'y a rien qui touche de si près au délire que le génie! Par l'Égypte, on allait à la conquête de l'Inde, dites-vous, et enlever l'Inde aux Anglais, c'était les anéantir. Dans tous les cas, la route était passablement étrange pour aller aux rives du Gange, et l'on aurait couru grand risque de ne pas même traîner jusque-là, par terre, les plus misérables restes d'une armée française ; La Bourdonnais, Dupleix, Suffren, avaient indiqué à la France une route plus facile et plus sûre pour arriver au même but, et à bien moins de frais. Mais ce n'est pas tout : vous auriez réussi, chose peu probable, à aller, par votre route, ravir l'Inde aux Anglais, que l'Angleterre qui, quarante ans auparavant, vivait bien sans l'Inde, et qui ne la possédait pas encore à cette époque, à beaucoup près, aussi largement qu'aujourd'hui, n'aurait pas cessé de vivre pour cela ; avec ses vaisseaux, elle eût bientôt trouvé moyen de coloniser ailleurs, et en tel lieu qu'avec votre armée continentale vous n'auriez jamais pu l'atteindre, l'eussiez-vous fait reculer jusqu'aux confins de la Chine. Parmi les innombrables déviations de ce météore rapide qu'on appelle Bonaparte ou Napoléon, il en est trois qui devaient placer l'Angleterre bien haut au-dessus de l'opinion qu'on en avait auparavant : c'est quand, une première fois, Bonaparte prétendit aller la chercher à travers l'Afrique et l'Asie, par l'Égypte ; quand, une seconde fois, il prétendit l'atteindre, en entraînant l'univers entier contre elle, par le chemin de Moscou, et enfin quand il imagina que pour vaincre l'île relativement si petite, qu'il avait à trois heures de lui, il lui fallait, au préalable, conquérir tout le continent et enchaîner toutes les mers. Plaise au ciel que la France, le cas échéant, ne voie pas l'Angleterre par les chemins fabuleux que lui marqua Bonaparte, mais par ceux qu'ont indiqués Guillaume le Conquérant, qui soumit ce royaume aux seigneurs français, le vieil amiral Jean de Vienne qui, faisant suivre l'avis d'une prompte exécution, disait déjà, il y a cinq siècles, que c'était en Angleterre qu'il fallait vaincre les Anglais, et, plus récemment, le brave et habile Hoche, qui aurait certainement atteint son but, si la mort n'eût frappé en lui la vraie fortune du pays!

Le 5 mars 1798, à la sollicitation de Bonaparte, laquelle ressemblait déjà trop à un ordre impérieux, le projet d'expédition dans la Grande-Bretagne avait donc été abandonné, et une expédition en Égypte résolue. A ne la prendre que par son côté simple et raisonnable, et en la dégageant de sa complication de l'anéantissement de l'Angleterre par la conquête d'une partie de l'Afrique et de l'Asie, cette expédition présentait des séductions qui avaient chance de devenir des avantages solides. Elle pouvait procurer à la République une grande et riche colonie, facile à défendre en raison de sa proximité; elle pouvait assurer ainsi la domination française sur toute la côte septentrionale d'Afrique et sur la Méditerranée; enfin elle devait ranimer et élargir la vieille influence de la France en Orient. On en convient; mais alors il ne faut pas se montrer si sévère dans l'appréciation des expéditions de nos pères en Afrique et en Asie, dont elle n'était que la reprise. Comme celles-ci, l'expédition de Bonaparte en Égypte était une croisade; seulement, dans cette dernière, l'idée philosophique du dix-huitième siècle tenait la place de l'idée religieuse du moyen âge dans les précédentes; c'était toujours la civilisation française qu'on voulait imposer à l'Orient; mais la civilisation ayant emprunté du temps un nouveau caractère. Matériellement aussi, la conformité de l'expédition de Bonaparte en Égypte avec les croisades sera entière : même début brillant, même fin désastreuse. Au reste, il faut avouer que si la conquête française en Orient fut plus lente au moyen âge, elle fut aussi plus durable qu'au dix-huitième siècle.

La moitié au moins de ce qui restait de forces navales à la République s'était rassemblé à Toulon pour y recevoir l'armée expéditionnaire et l'immense matériel qui lui était nécessaire. Treize vaisseaux de ligne armés, dont deux, *le Guerrier* et *le Conquérant*, avec des pièces de 18 seulement, à cause de leur vétusté; neuf frégates et onze corvettes et avisos armés, et deux cent trente-deux flûtes ou bâtiments de transport, parmi lesquels deux vaisseaux vénitiens de 64, quatre frégates de 40, et deux corvettes et avisos, devaient composer la flotte et le convoi, quand les contingents attendus de Marseille, de la Corse, de Gênes et de Civita-Vecchia, auraient rejoint en mer le gros de l'armée parti de Toulon. Le tout portait, en dehors des équipages, trente-deux

mille trois cents hommes de débarquement, dont mille non combattants, et six cent quatre-vingts chevaux (1).

A la tête des troupes de débarquement, on remarquait, au-dessous du général en chef Bonaparte, des hommes dont les noms rayonneront d'une gloire immortelle sur la France, Kléber, Desaix, Berthier, Lannes, Murat, Junot, Caffarelli-Dufalga, Eugène Beauharnais, Davoust, Lefèvre. Le caractère philosophique de l'expédition était surtout dans la commission de savants, d'économistes politiques, d'artistes, d'hommes de lettres, qui en faisaient partie; ces savants, ces économistes, ces littérateurs, ces artistes, seraient les prêtres pour ainsi dire de la campagne d'Égypte. Parmi eux brillaient Monge, Fourier, Berthollet, Geoffroy Saint-Hilaire, les deux ingénieurs Le Père, Chabrol, Jomard, le charmant peintre Redouté, le sculpteur Casteix, les poètes Arnault et Parseval de Grandmaison. Pour cette commission d'élite, on pouvait être sûr que la moisson serait ample et la conquête intellectuelle solide.

Le commandant en chef de la flotte était du choix de Bonaparte, qui l'avait exalté comme un grand organisateur et un habile marin, lorsque dernièrement il l'avait eu à sa disposition dans l'Adriatique. Naguère encore il l'avait honoré, de son chef, d'une distinction particulière, en lui faisant présent de la meilleure lunette d'Italie, avec l'inscription suivante : « Donné par le général Bonaparte au contre-amiral Brueys, de la part du Directoire exécutif. » François-Paul, ci-devant comte de Brueys d'Aigalliers, né en 1753, à Uzès, en Languedoc, à l'exemple de la plupart des jeunes gens nobles qui se destinaient à la marine avant la révolution, s'était embarqué comme volontaire avant d'être reçu garde-marine. Le premier maître qu'il avait eu, en sortant comme lieutenant de vaisseau des gardes-marine, vers 1780, offrait un triste présage : c'était le comte de Grasse, le vaincu de la Dominique, sous les ordres duquel il servit dans les combats peu glorieux livrés à l'amiral Hood. Brueys ne s'était acquis aucune distinction avant la révolution, et l'on a vu que ses services n'avaient pas été depuis très-marquants, sauf aux yeux de Truguet qui l'avait élevé au grade de contre-amiral et à ceux de Bonaparte qui venait de le faire nommer vice-amiral, et commandant en chef de l'armée navale d'Orient. Brueys eût été un brave, sinon

un habile capitaine de vaisseau : il le prouva bien dans le moment le plus solennel de sa vie; mais, comme Villaret-Joyeuse, il n'avait ni la portée ni l'expérience d'un amiral.

On avait mis sous ses ordres, en qualité de contre-amiraux, Villeneuve, officier général improvisé comme lui; Blanquet Du Chayla, ancien officier du grand corps, homme supérieur en habileté et en conception à celui qu'il avait aujourd'hui pour chef; et Decrès, ancien garde-marine, que nous aurons à caractériser plus tard. Villeneuve et Blanquet Du Chayla commandaient des divisions de l'armée; Decrès avait le commandement de l'escadre légère d'observation. Le chef de division Ganteaume occupait le poste de chef d'état-major de la flotte à bord du vaisseau amiral (2). Dumanoir Le Pelley, neveu de Pléville Le Pelley, qui avait débuté comme élève de port en 1786, et avait été fait coup sur coup lieutenant, capitaine de vaisseau et chef de division depuis peu, était chargé de la conduite du convoi. D'après le système naguère introduit par Truguet dans l'administration, un ingénieur-constructeur, Leroi, était commissaire-ordonnateur en chef de l'armée navale. Parmi les capitaines de cette armée, la plupart chefs de division, il y en avait, comme Aubert Dupetit-Thouars, Lucien de Casa-Bianca, Thévenard fils, Émeriau, qui joignaient à la valeur des connaissances et de la tactique navales; il y en avait d'autres, comme Le Joille et Perrée, qui s'étaient formés sous le feu de l'ennemi dans des combats multipliés; mais il y en avait aussi comme Dalbarade, frère de l'ancien commissaire général de la marine, qui, avant 1793, ne possédaient pas même une première idée d'un vaisseau de guerre et en étaient encore à se demander ce que c'était qu'un combat naval. Ces hommes-là étaient un legs de Truguet, dont les successeurs de ce ministre, Pléville Le Pelley et Bruix, auraient dû avoir l'énergie de débarrasser la marine.

Le 19 mai 1798, Bonaparte ayant adressé une proclamation aux soldats et aux matelots, dans laquelle il ne leur faisait pas connaître le but de l'expédition, la flotte mit à la voile de Toulon par un bon vent du nord-ouest. Très-peu d'officiers généraux à bord étaient dans le secret; et ce fut à ce mystère que l'armée dut de ne pas rencontrer une escadre anglaise, quoique Nelson eût été envoyé depuis quelque temps dans la Méditerranée, avec

trois vaisseaux de ligne, quatre frégates et un sloop, pour y surveiller l'armement de Toulon. La dispersion de la division anglaise par un coup de vent qu'elle essuya à vingt-cinq lieues des îles d'Hyères et qui la força d'aller se réfugier dans les ports de Sardaigne, favorisa encore le libre passage de la flotte française. Ces circonstances, jointes à la nécessité pour Nelson d'aller au-devant de onze vaisseaux, détachés de l'armée de lord Saint-Vincent, que lui amenait le commodore Trowbridge, vaisseaux qu'il rallia effectivement le 7 juin, furent en partie cause de la longue incertitude dans laquelle resta cet amiral sur la sortie, la route et le but de l'expédition.

Quant à l'armée navale française, après avoir eu connaissance, par ses chasseurs, du côté de Cagliari, de trois vaisseaux de ligne anglais, qui n'étaient autres que ceux de Nelson avant leur réunion à ceux du commodore Trowbridge, et après avoir attendu quelques jours et rallié en majeure partie ses convois, dans les parages de la Corse, elle arriva le 9 juin devant Malte, où le convoi de Civita-Vecchia, portant Desaix, avait déjà paru.

Bonaparte avait le dessein de s'emparer de cette île importante, s'il n'y trouvait point trop d'obstacles, pour qu'elle servît à son système méditerranéen du moment. Lui qui avait déclaré que les républiques de Venise et de Gênes étaient trop vieilles pour continuer de vivre, il avait la même raison à faire valoir pour anéantir le gouvernement des chevaliers de Saint-Jean-de-Jérusalem. Sans doute l'Ordre de Malte pouvait paraître usé, n'avoir plus guère d'objet en l'état du mahométisme, et rendre maintenant peu de services à la chrétienté dont il avait été cinq cents ans le boulevard; mais il ne faut point perdre de vue que c'est en vertu de principes analogues à ceux que faisait valoir Bonaparte pour anéantir Venise, Gênes et Malte, au lieu de les réformer, que d'autres hommes ont anéanti la nationalité et le gouvernement de Pologne, qu'il était de leur intérêt de trouver également surannés. Malte, d'ailleurs, n'était pas qu'un grand et respectable souvenir, auquel se rattachaient essentiellement la gloire et les noms les plus illustres de la marine de France : c'était, entre les mains de l'Ordre, un asile pour les navires français, une barrière assurée, grâce à la protection de tous les États catholiques, contre les empiétements de la protestante Angleterre dans

la Méditerranée, de l'Angleterre, condamnée du moins à rester à Gibraltar, aux portes de cette mer où son œil cherchait, depuis un siècle, quels jalons elle poserait à sa puissance jusqu'aux Dardanelles. Bonaparte, dans la destinée de qui il était de refaire le monde au profit des despotes et de l'Angleterre, devait donner à celle-ci le premier jalon qu'elle ambitionnait, mais auquel elle n'aurait jamais osé prétendre s'il ne lui eût lui-même préparé les voies. Aujourd'hui qu'on est en présence des résultats, à moins d'être un de ces écrivains fatalistes qui s'attachent en aveugles et en fétiches au char de Napoléon, comme au char de l'inévitable destin qui ne livre rien au libre arbitre et à la prévoyance des hommes (et qu'est-ce qui pourtant fait le génie en politique, si ce n'est la prévoyance?), on ne saurait nier que ce n'ait été un malheur et un danger pour la France que Bonaparte se soit arrêté devant ce rocher de Malte, autrefois ami, maintenant ennemi. On a dit, pour excuser le grand homme continental, qu'il y avait, au moment où il arriva à Malte, un projet pour livrer cette île aux Russes, et cela paree que le czar Paul I[er] avait promis sa protection à l'Ordre, qu'abandonnait la France, et demandé l'admission de membres du rit grec parmi les chevaliers; mais, en admettant comme chose certaine ce qui, pour la moitié au moins, n'était encore qu'à l'état de vague projet, il suffisait du *veto* de la France pour qu'il n'en fût plus question. Et puis, que devient cette raison, quand on voit bientôt Bonaparte lui-même, dont les systèmes étaient mobiles comme sa fougueuse imagination, présenter Malte, en gage d'alliance, au czar Paul I[er], pour qu'il y restaurât l'ordre de Saint-Jean-de-Jérusalem?

Quoi qu'il en soit, Bonaparte, avec une intention qui ne prenait guère la peine de se dissimuler, envoya un de ses aides-de-camp demander que le port de Malte fût ouvert à l'armée navale de la République, et sur la réponse de l'Ordre « que Malte était en paix avec la France et jalouse de conserver son amitié, mais ne pouvait, d'après ses statuts et les règles de la neutralité, admettre dans son port plus de quatre vaisseaux à la fois, » il jeta le masque; car son projet de s'introduire dans le port amiablement n'en avait pas moins pour but la conquête; il présenta une série de griefs, aussi imaginaires les uns que les autres, et déclara qu'il aurait, par la force, ce que n'avait pu lui obtenir une ruse,

il faut l'avouer, assez peu honorable pour une armée navale et une armée de débarquement aussi imposantes que l'étaient celles de la République française.

Bien qu'il n'y eût alors dans Malte que quelques centaines de chevaliers, et quatre à cinq mille miliciens mal équipés et peu aguerris; bien qu'en outre la population de l'île, s'élevant à près de cent mille âmes, fût en proie à des dissensions nourries par les émissaires de la République dans le peuple et parmi les chevaliers de la langue française, si la grande maîtrise eût été dans des mains fermes et honorables, Bonaparte aurait couru la chance de voir toute sa fortune et son expédition échouer devant ce formidable rocher, pour peu surtout que le canon de la défense eût retenti jusqu'à l'escadre de Nelson, qui n'était pas loin de là. Mais le grand-maître actuel, Ferdinand Hompesch, était un Bavarois, homme faible, lâche et vil, qui allait partout cherchant quelle puissance l'achèterait à beaux deniers comptant, lui, son Ordre, et l'île de Malte avec ses dépendances, Gozzo et Cumino. Il ne sut opposer aucune résistance sérieuse dans ces deux derniers îlots qui furent promptement emportés, le 10 juin, par les Français, et laissa de même envahir toutes les positions et tout le territoire de l'île de Malte jusqu'aux portes de la cité Lavalette, que, malgré cela, avec un peu d'énergie, il aurait pu encore rendre imprenable. Ce fut alors que ce misérable vieillard, cet indigne successeur des d'Aubusson, des Villiers de l'Ile-Adam, des Lavalette, et de tant d'illustres grands-maîtres, offrit à Bonaparte de lui livrer l'asile et le boulevard des chevaliers, moyennant une pension annuelle de trois cent mille francs sur la trésorerie nationale, et six cent mille francs d'indemnité pour son mobilier, en attendant qu'on lui eût fait obtenir une principauté, qu'il ne posséda jamais, équivalente à celle qu'il perdait. C'est en vertu de ce pacte infâme que l'ordre de Saint-Jean-de-Jérusalem cessa d'exister de fait et politiquement, et que les Français entrèrent, le 12 juin 1798, dans la possession éphémère de l'île de Malte, où ils trouvèrent douze cents pièces de canon, trente mille fusils, quinze cents milliers de poudre, deux vaisseaux de guerre, quatre galères, le trésor de l'Ordre évalué à deux millions, et les trésors, plus riches encore, de chacune des églises, candélabres, lampes, statues d'argent et d'or, que Bona-

parte fit fondre en lingots jusqu'à concurrence de trois millions. Comme à l'aspect intérieur des fortifications de Malte, Bonaparte témoignait son étonnement au général du génie Caffarelli : « Nous sommes heureux, fit observer celui-ci, qu'il y ait eu quelqu'un là-dedans pour nous ouvrir les portes. » C'est dire assez que le général en chef de l'armée d'Égypte avait risqué de compromettre le but principal de son expédition en s'arrêtant devant Malte.

Pendant que le général Vaubois était laissé à Malte, avec quatre mille hommes, pour la conservation de cette malheureuse conquête, le général Baraguey d'Hilliers était envoyé en France, sur la frégate *la Sensible*, capitaine Bourdet, pour y porter, avec les dépêches de Bonaparte, les drapeaux et la plus grande partie des trésors de l'Ordre. Par malheur, *la Sensible* fut rencontrée dans les parages de la Sicile, le 27 juin, par la frégate anglaise *la Seahorse* (*le Cheval marin*), qu'elle ne put éviter et qui lui livra un furieux combat. *La Sensible* était mal armée et dans un état d'encombrement intérieur extrême; la frégate anglaise, supérieure en force et maîtresse de tous ses mouvements, la harcela et l'abîma pendant quelque temps. Le capitaine Bourdet et le général Baraguey d'Hilliers ne virent plus d'autre ressource que dans un abordage, et il fut ordonné. Mais, dans ce moment, le général, en voulant donner l'exemple de l'assaut aux soldats et aux matelots, reçut un éclat de bois dans la poitrine; le lieutenant de *la Sensible* tomba mort à ses côtés, et bientôt, de cent hommes qui composaient l'équipage de cette frégate, à peine en resta-t-il trente de vivants; le capitaine Bourdet était couvert de blessures et presque incapable désormais de donner des ordres. C'est en cet état qu'après avoir jeté les dépêches et les drapeaux de Malte à la mer, il fallut se rendre aux Anglais, qui tirèrent dès lors ainsi les premiers et les plus clairs bénéfices de la conquête des Français (3).

L'armée navale mit à la voile de Malte, le 19 juin, emmenant avec elle, pour remplacer les quatre mille hommes qu'elle laissait dans l'île, une légion maltaise, formée des débris des troupes de l'Ordre, et un assez grand nombre d'anciens chevaliers des langues de France, au nombre desquels des Du Roure, des Saint-Simon, des Chanaleilles, des Lapanouze, des de Thouzard, des Dubuat, qui servirent dans l'expédition. Après sept jours d'une navigation favorisée par une brise fraîche et constante, on arriva

devant Candie, et, le lendemain, on eut, pour la première fois, des nouvelles positives de Nelson, par une frégate qui avait été détachée du côté de Naples.

On a vu à quelles causes les Français avaient dû de ne pas être rencontrés par cet amiral. Depuis qu'il avait rallié les vaisseaux du commodore Trowbridge et élevé ainsi ses forces à treize vaisseaux de 74 canons et à un vaisseau de 50, Nelson avait d'abord reporté sa croisière devant Toulon, d'où il ne croyait pas la flotte française sortie; après y être resté jusqu'au 14 juin, il avait donné le surlendemain, dans la baie de Tagliamone en Toscane, et, le 19 juin, il avait mouillé devant Naples, où l'attirait surtout sa passion pour la femme de l'ambassadeur d'Angleterre auprès du roi des Deux-Siciles, pour l'ordurière et sanglante lady Hamilton, dont le nom restera éternellement attaché à sa gloire comme un boulet infâmant. Ayant eu, à Naples, de premières nouvelles de l'expédition française, il fit voile pour Messine, où il apprit, avec dépit, l'occupation de Malte; le 22, étant en mer et ayant su par un brig ragusain ou génois que les Français faisaient route au sud-est, il ne douta plus qu'ils ne se dirigeassent sur Alexandrie, se couvrit de toutes ses voiles pour les atteindre, et navigua quelque temps à six lieues d'eux seulement; mais, après avoir coupé au plus court, en cinglant vers le sud de Candie, il les devança, le 28 juin, à leur but. Dans son désappointement nouveau de ne pas les rencontrer à Alexandrie, il se décida à visiter les côtes de Caramanie, celles de Morée, à parcourir presque tout l'Archipel et finalement à rétrograder jusqu'à la Sicile. On avouera qu'à cette heure la campagne de Nelson ne laissait pas d'être plaisante et que, sans le dénoûment tragique pour la France que devait lui donner l'incapacité de Brueys, elle eût couvert son nom d'un ridicule ineffaçable. A quelques années de là, on verra le même amiral anglais, courant après Villeneuve, présenter à l'étonnement de ses admirateurs eux-mêmes un chasseur plus curieux et plus désappointé encore.

Pendant ce temps, Brueys, sur les premières nouvelles qu'il avait eues de l'escadre anglaise, avait fait route de manière à attaquer l'Afrique, à trente lieues à l'ouest, vers le cap d'Aras, afin de ne se présenter devant Alexandrie qu'après avoir eu des informations sur ce qui s'y passait. Du 29 juin au 1er juillet,

l'escadre légère d'observation signala successivement le cap d'Aras, la tour des Arabes, la colonne de Pompée, et enfin Alexandrie, où l'on apprit, par la chaloupe du consul de France, que Nelson avait paru à ce mouillage trois jours auparavant. Le débarquement fut ordonné pour le soir même, et le convoi, dans cette intention, s'approcha de terre à la hauteur du Marabout.

On dit qu'en ce moment, une voile ayant été signalée à l'horizon, l'homme qui crut toujours à sa destinée avant de croire à celle de la France, et qui devait désespérer de la France dès qu'il désespérerait de lui-même, on dit que Bonaparte, qui était passé avec quelques-uns de ses généraux sur une galère maltaise, sentit son œil fataliste se voiler et ne put retenir ces paroles : « Fortune, tu m'abandonnes! Quoi! pas seulement cinq jours! » Ce n'était là qu'une vaine terreur; la voile que Bonaparte avait prise pour anglaise, était une frégate française qui rejoignait.

La mer était houleuse; le vaisseau amiral *l'Orient*, ayant fait un abordage, fut obligé de mouiller à trois lieues de la côte; les troupes n'entrèrent pas sans beaucoup de peines dans les embarcations, et ce ne fut pas sans d'extrêmes difficultés qu'elles passèrent à travers les rochers qui ferment la rade d'Alexandrie et se présentent en avant de la plage où le débarquement eut lieu. Toutefois, il ne périt qu'une vingtaine de soldats. Le général Menou, qui devait sortir le dernier d'Égypte, y entra le premier. Bonaparte mit pied à terre à une heure après minuit près du santon Sidi-el-Palabri. Brueys, après avoir tendu la main à Bonaparte pour l'aider à descendre dans son canot, ne l'eut pas plutôt vu s'éloigner que, devenu fataliste à son tour devant cet homme qui procéda véritablement toute sa vie comme le destin, il se prit à dire : « Ma fortune m'abandonne. » Fut-ce sous le coup d'une si étrange préoccupation qu'il prit bientôt de si mauvaises mesures? C'est une cause de grands désastres pour un peuple, quand lui-même et ses généraux croient que leur destinée tient à celle d'un homme; car s'il arrive que cet homme s'abdique un seul jour, ils s'abdiquent avec lui; et, dans tous les cas, hors de sa présence, ils ne se croient plus capables de rien de grand.

Bonaparte, le pied une fois posé sur un continent, rentrait dans sa sphère. Aussi ses succès furent-ils brillants et rapides. Le 2 juil-

let, il emporta Alexandrie d'assaut et décida qu'on se mettrait immédiatement en marche sur le Caire, la capitale de l'Égypte et le siége principal de la domination des mamelouks. Tandis que les bâtiments du convoi entraient seuls dans le port vieux d'Alexandrie, et que l'escadre, incertaine du mouillage qu'elle prendrait et tenant encore la mer, envoyait le capitaine Barré, avec la frégate *l'Alceste*, sonder et vérifier les passes d'Alexandrie, le chef de division Perrée était chargé du commandement d'une flottille, composée de deux demi-galères, trois demi-chebecs, quatre avisos et six djermes armées (1), en tout quinze bâtiments montés par six cents marins français, pour franchir la barre du Nil, transporter les munitions, les vivres et les bagages de l'armée, et concourir aux opérations de celle-ci dans l'intérieur du pays. Perrée arriva le 6 juillet devant Rosette, à l'embouchure du Nil, en même temps que le général Dugua, qui s'y était rendu, avec un corps de troupes, en suivant la côte. La ville ayant été occupée sans coup férir, la flottille rassembla toutes les barques qu'elle put trouver pour y placer deux brigades de cavaliers sans leurs chevaux, mais avec leurs vivres, leurs selles et tous leurs bagages, puis elle appareilla pour remonter le Nil, tandis que la division Dugua marchait de conserve sur le bord du fleuve. Le 12 juillet, la flottille parvint à Rahmanyéh, où Bonaparte était déjà arrivé par une autre route. Là, Perrée reçut du général en chef lui-même l'ordre de se tenir toujours à la hauteur de l'armée qui allait poursuivre sa marche sur le Caire; mais un vent impétueux s'étant élevé sur le Nil le lendemain matin, 13 juillet, il fut impossible à la flottille de ne pas prendre une lieue environ d'avance sur les troupes de terre.

Réduite en conséquence à elle-même et toujours embarrassée de son convoi qui n'avait fait que s'augmenter à Rahmanyéh, elle rencontra, dans un endroit resserré du Nil, une soixantaine de bâtiments égyptiens, dont vingt-cinq armés, qui descendaient le fleuve. C'était Mourad-Bey qui accourait du Caire au-devant des Français, non-seulement avec son armée navale, mais avec trois mille mamelouks et deux mille janissaires. Des milliers de fellahs, armés de mousquets, menaçaient en outre la flottille française du haut des escarpements qui la dominaient. Les deux flottilles ne furent pas plutôt à portée, qu'une formidable canon-

nade retentit sur le Nil. L'intrépide Perrée, monté sur le chebec *le Cerf*, marchait en tête de sa ligne de bataille, et, quand il eut dépassé le village de Chebrêrys ou Chobrakhit, sur lequel s'appuyait la gauche de l'armée de Mourad-Bey, il donna au milieu de la ligne des bâtiments ennemis. Cette audace faillit lui coûter cher; un moment accablé par le nombre, il courut de sa personne le plus grand danger, et vit un corps de fellahs, excité par les mamelouks, enlever à l'abordage une de ses demi-galères et une de ses chaloupes canonnières. Déjà les farouches vainqueurs étalaient les têtes sanglantes des matelots et soldats républicains dont ils s'étaient rendus maîtres, pour apprendre aux autres le sort qu'ils leur réservaient, quand Perrée, montrant à son tour ce hideux spectacle aux siens, pour les exciter à la vengeance, donna le signal d'une nouvelle attaque. Elle fut si furieuse que les musulmans se virent obligés de relâcher leurs prises. Tout le monde s'y porta avec une énergie de désespérés; les savants Monge et Berthollet, l'ordonnateur Sucy, le secrétaire Bourrienne, embarqués sur la flottille, se signalèrent auprès des généraux Andréossi, Junot, Zayonchek, Lazowsky et Dauguereau.

Le général Andréossi mit pied à terre, avec une partie des troupes, sur la rive droite du Nil, et s'étant formé en carré ouvert du côté du fleuve, il refoula au loin les fellahs, tandis que Perrée manœuvrait avec tant d'adresse, multipliait tellement le feu de sa petite artillerie, que bientôt on vit sauter une canonnière ennemie, et la flottille tout entière de Mourad-Bey rester un moment dans la stupéfaction. Par malheur, Perrée fut grièvement atteint au bras, et dès lors dans l'impossibilité d'animer plus longtemps les siens par son exemple. De part et d'autre, on avait échangé plus de quinze cents coups de canon; les munitions commençaient à manquer à la flottille française qui ne s'était pas attendue à une si chaude affaire. Elle aurait pu finir par succomber dans cette lutte inégale, si, au bruit de l'artillerie et de l'explosion de la canonnière égyptienne, Bonaparte n'avait ordonné à sa ligne d'infanterie de se porter en avant. La cavalerie mamelouke, après être venue se briser sur les carrés de cette infanterie, s'enfuit dans le plus grand désordre. Peu après, le village de Chobrakhit étant emporté, des tirailleurs placés dans les maisons et répartis le long de la digue, ainsi que des pièces de canon

et des obusiers réunis sur le bord du Nil, dissipèrent les nuées de fellahs, et forcèrent la flottille égyptienne à profiter du vent pour s'éloigner, en refoulant le courant du fleuve. Tous ceux des bâtiments ennemis qui ne suivirent point immédiatement cette manœuvre, furent coupés dès que le vent se calma et n'eurent d'autres ressources que de se brûler pour échapper aux Français. Cette affaire, qui avait coûté trois à quatre cents hommes, la plupart matelots, aux Français, porta loin la terreur dans le pays. La flottille de Perrée, recommençant à marcher de conserve avec l'armée, mouilla, vers la nuit, à la hauteur du village de Châbour; mais, le 15 juillet, elle se vit arrêtée par les basses eaux, près de Koumcherik. L'armée de terre fut obligée de poursuivre sa marche sans son secours. Le 21 juillet, Bonaparte gagna sur les mamelouks la célèbre bataille des Pyramides. Le surlendemain de cette mémorable victoire, Perrée, mettant à profit la crue du Nil, avait réussi à remonter jusqu'à Boulak avec sa flottille, malgré des nuées d'Arabes qui n'avaient pas cessé d'inquiéter sa marche par des fusillades. Son arrivée fut d'une grande utilité à Bonaparte pour passer l'armée d'une rive à l'autre du fleuve, et faciliter son entrée dans le Caire où elle s'établit le même jour, sans trop d'opposition de la part des habitants. Dès lors la basse Égypte sembla conquise.

Cependant, Brueys était allé mouiller le 7 juillet en baie d'Aboukir, entre Alexandrie et Rosette, mais, dans le principe, d'une manière toute provisoire, et en attendant le retour du capitaine de frégate Barré, envoyé par lui pour sonder les passes du vieux port d'Alexandrie, au nord duquel il avait mouillé, afin de savoir si on pourrait y introduire l'escadre comme on y avait fait entrer le convoi. Le 12 juillet, à son retour, Barré avait fait un rapport constatant qu'en dernière analyse il pensait que les vaisseaux pouvaient passer avec les précautions d'usage, et que, pour plus de sûreté, il avait bordé et balisé les passes avec des bouées flottantes. Barré était loin de s'être trompé dans ses calculs, quoique rapidement faits, car les Anglais, ayant sondé ces mêmes passes deux ans après lui, reconnurent que celle du milieu donnait cinq brasses d'eau dans sa moindre profondeur. Néanmoins, l'amiral Brueys ayant estimé, d'après ses calculs personnels, que l'escadre française serait obligée de passer sur

un fond de vingt-sept pieds et que les vaisseaux de 74 canons, qui tiraient vingt-deux pieds, couraient risque de se perdre dans les passes, décida que l'on n'irait pas mouiller dans le port vieux d'Alexandrie. En vain on lui objecta qu'en allégeant ses bâtiments d'une partie de leur artillerie, il ne serait pas jusqu'au vaisseau amiral lui-même qui, malgré sa grosseur, ne pût être introduit: homme présomptueux et confiant en soi seul, il avait persisté. Mais, dans ce dernier cas même, la prudence et la raison lui prescrivaient du moins de faire voile pour Corfou, ou pour Malte, afin de ne pas rester exposé aux attaques de l'escadre anglaise; il avait même reçu du général en chef l'ordre, soumis il est vrai au résultat des sondes du port vieux d'Alexandrie et aux chances d'une défense possible contre des forces supérieures en rade d'Aboukir, d'aller chercher au plus tôt un abri dans la première de ces îles; car Bonaparte redoutait par-dessus tout, avec raison, que l'escadre, unique espérance de l'armée de terre, ne vînt à lui manquer par suite d'une défaite navale.

En conséquence de sa fatale opinion, Brueys était donc resté à Aboukir, et à cet acte d'imprévoyance et d'impéritie, il en avait ajouté vingt autres qui ne devaient pas être moins funestes à l'armée de la République. Il négligeait de se fortifier et laissait la moitié et plus de ses équipages continuellement à terre. Sa sécurité était si entière que, le 20 juillet, malgré l'apparition de deux voiles suspectes, et sur la nouvelle qu'il avait eue que l'escadre de Nelson croisait entre Corfou et la Sicile, il écrivait à Bonaparte que l'armée ennemie, inférieure en forces à celle de la République, n'oserait pas s'en approcher; mais que, toutefois, par excès de précaution, il avait vérifié son embossage et qu'il occupait une position inexpugnable, sa gauche étant couverte par l'îlot d'El-Bequier (d'Aboukir) avancé dans la mer à six cents toises du port, et occupé par cinquante soldats d'infanterie et deux pièces de 12 de campagne, ce qui devait bien la mettre à l'abri des tentatives de l'ennemi; que ses deux plus mauvais vaisseaux, *le Guerrier* et *le Conquérant*, formant la gauche de sa ligne d'embossage et se trouvant couverts par l'île, étaient hors de toute atteinte; qu'il avait placé à son centre *le Franklin*, *l'Orient* et *le Tonnant*, c'est-à-dire un vaisseau de 120 entre deux vaisseaux de 80; que des vaisseaux de 74, comme l'étaient ceux

des Anglais, ne viendraient pas impunément se placer sous cette formidable batterie; que sa droite, il est vrai, était en mer et fort éloignée de terre, mais qu'il était impossible à l'ennemi de la tourner sans perdre le vent qui, dans cette saison, soufflait constamment du nord-ouest; qu'enfin, le cas échéant, il appareillerait avec sa gauche et son centre pour attaquer l'ennemi à la voile. Plût à Dieu que Brueys eût seulement embrassé par la suite ce dernier parti! Bonaparte, toutefois, ne prenant aucune confiance en cette missive, ordonna sur-le-champ à un de ses aides-de-camp, de se rendre auprès de Brueys et de ne revenir qu'après s'être assuré, par ses yeux, que l'escadre tout entière aurait pris mouillage dans le Port-Vieux. Mais ce messager fut arrêté et assassiné par un parti d'indigènes, et l'ordre n'arriva pas.

Quelque incertitude pourtant semblait régner encore dans l'esprit de Brueys, car, le 30 juillet, il instruisait Bonaparte, par une nouvelle lettre, qu'il avait trouvé une passe pour entrer dans le Port-Vieux, qu'il la faisait baliser; qu'il avait fait reconnaître les batteries qui défendaient le Port-Vieux; que, sous peu de jours, son escadre serait en sûreté; et qu'aussitôt après l'entrée des vaisseaux dans le port, on pourrait dormir si tranquille qu'il n'hésiterait pas à demander la permission de se rendre immédiatement au Caire. C'est à cette incertitude aussi fatale que sa trompeuse sécurité, qu'il faut aussi attribuer une partie de ses innombrables fautes. Ce n'étaient pas deux pièces de canon de 12 que Brueys aurait dû placer sur l'îlot d'Aboukir pour empêcher au besoin l'ennemi de passer entre cet îlot et la terre : c'étaient au moins douze canons et cinq mortiers, et même, dans l'opinion de Bonaparte, douze pièces de 36 en fer, quatre de 16 en bronze, avec un gril à boulets rouges et sept ou huit mortiers à la Gomer de douze pouces; alors la gauche de la ligne des vaisseaux français eût été vraiment en sûreté. Brueys eût dû également élever, sur la côte de la baie, des batteries assez fortes et en assez grand nombre pour protéger son escadre. Il était étonnant que l'on eût envoyé les deux vaisseaux vénitiens de 64 dans le port d'Alexandrie, et qu'on n'en eût pas renforcé l'escadre en les armant, d'autant qu'ils étaient tout neufs, de bonne construction, et que, tirant moins d'eau que les vaisseaux de 74, ils auraient pu être

placés avec avantage entre la gauche de la ligne et l'îlot d'Aboukir; rien n'empêchait non plus de renforcer l'escadre d'une frégate par vaisseau, ce qui aurait été d'un secours immense; mais toutes les frégates à peu près étaient aussi dans le Port-Vieux et y restèrent au nombre de sept, dont deux armées en guerre, et cinq en flûtes; les frégates vénitiennes particulièrement eussent été excellentes : plus grandes et plus larges que les frégates françaises, elles pouvaient porter du 24; elles tiraient moins d'eau que celles-ci, mais ce qui était un inconvénient pour leur marche, devenait un avantage pour la ligne d'embossage. N'y avait-il pas aussi dans le convoi six bombardes, dix chaloupes canonnières ou tartanes armées de 24, dont on aurait pu tirer parti pour fortifier la droite de cette ligne d'embossage, et quinze cents matelots dont on pouvait renforcer les équipages de l'escadre? Mais, loin d'ajouter à ses moyens de défense, Brueys ne retenait pas même à bord les matelots qui y étaient rigoureusement nécessaires, faute d'autant plus grande qu'en général ils étaient fort inexpérimentés, auraient eu besoin d'un continuel exercice, et qu'en résultat, deux de ses hommes ne remplissaient pas l'office d'un seul bien habitué au métier. Enfin Brueys poussait la négligence à un tel degré, qu'il n'avait pas fait sonder le passage entre l'îlot et la côte, pour s'assurer s'il ne serait pas possible à l'ennemi de s'y introduire; qu'il ne prenait pas la peine d'envoyer des éclaireurs en avant de la baie d'Aboukir, et restait de la sorte continuellement exposé à une surprise.

Tantôt déterminé à une fausse mesure, tantôt revenant à une idée plus saine, mais en résultat se tenant dans une déplorable position, Brueys était fort tranquillement à table avec ses officiers, quand, le 1er août, à deux heures et demie de l'après-midi, une escadre apparut à l'horizon, toutes voiles dehors.

C'était Nelson, mais Nelson dans la nécessité de vaincre ou de mourir, car il savait que la voix publique de son pays le taxait de maladresse, d'irrésolution, de faiblesse, de lâcheté, peut-être, pour n'avoir pu parvenir plus tôt à rencontrer la flotte française; et que déjà même on avait demandé sa mise en accusation. En Sicile, Nelson, par les intrigues de lady Hamilton et par les soins d'Acton, un des confidents de cette ignoble créature, avait obtenu du roi de Naples les vivres et les secours nécessaires à son

escadre, quoique ce souverain fût en paix avec la France. Le 24 juin, il avait remis à la mer pour chercher l'armée de la République, et, ayant encore fait voile du côté de la Morée, il n'avait pu douter, d'après des avis donnés par le gouverneur turc de Coron, que décidément l'Égypte ne fût le but des Français, et il s'était de nouveau porté en toute hâte sur Alexandrie, dont il avait bientôt aperçu les deux ports naguère abandonnés et solitaires, maintenant remplis d'une forêt de mâts. Le pavillon tricolore, arboré sur les tours de la ville, ne lui laissait plus de doute sur l'objet de l'expédition française; instruit du mouillage de l'escadre républicaine, il accourait pour lui livrer combat à tout prix.

La baie d'Aboukir, que l'on peut ranger parmi les rades ouvertes ou foraines, commence à sept lieues environ à l'est-nord-est d'Alexandrie, et s'étend dans une direction demi-circulaire depuis le fort d'Aboukir jusqu'à la bouche la plus occidentale du Nil, où est assise la ville de Rosette, distante d'environ deux lieues du fort. Cette baie n'offre de fond pour les vaisseaux de ligne qu'à une lieue environ du rivage, et n'est abritée que du côté de l'ouest-nord-ouest, par une chaîne de bancs de sable et de rochers, ainsi que par l'îlot d'Aboukir, qui est situé à la pointe. C'était là que Brueys avait placé l'armée française, bien persuadé que le banc et l'îlot le mettaient à l'abri de toute attaque.

Quand l'amiral avait écrit à Bonaparte qu'en cas d'attaque, il mettrait à la voile, il n'avait fait que lui exprimer l'opinion de ses meilleurs officiers. Un conseil de guerre ayant été assemblé pour décider de la manière de combattre, Blanquet Du Chayla, Aubert Dupetit-Thouars, et quelques autres, avaient été d'avis que la pire affaire qui pût arriver, ce serait un engagement à l'ancre. En se reportant par la pensée à quatre siècles et demi en arrière, Brueys aurait eu devant les yeux la trop célèbre bataille navale de l'Écluse, perdue par les Français, uniquement parce qu'ils s'étaient obstinés à combattre à l'ancre dans une baie étroite et sur une côte entourée de bancs de sable, entre Blankenberg et Sluys; il aurait eu présent à l'esprit ce discours du vieux corsaire génois Barbavara à l'amiral de France Hugues Quiéret: « Seigneur, voici le roi d'Angleterre avec sa flotte qui vient sur nous. Si vous m'en croyez, vous gagnerez la haute mer; car si vous restez ici, comme

ils ont l'avantage du vent et du flot, ils vous tiendront si court que vous ne pourrez vous aider. » Il aurait vu cet expérimenté marin seul sauvé, avec ses quatre galères, pour s'être tiré, malgré l'amiral de France, de ce trou, comme il l'appelait; et la flotte de Philippe de Valois perdue, coulée, brûlée, pour n'avoir pas voulu suivre ces excellents conseils. Mais l'histoire n'a d'enseignements que pour ceux qui l'étudient, et c'est pourquoi on voit les mêmes fautes, à plusieurs siècles de distance, produire absolument les mêmes résultats, comme si elles n'avaient jamais été signalées ni discutées. Brueys, après quelques hésitations, avait fini par combattre l'avis de Blanquet Du Chayla et d'Aubert Dupetit-Thouars; finalement il avait entraîné à sa manière de voir tous les capitaines sans instruction et sans tactique, qui étaient en majorité sur l'escadre et qui se crurent, comme lui, assurés de la victoire, parce qu'ils transformeraient en quelque sorte leurs vaisseaux en un terrain fixe et solide. En conséquence, le combat à l'ancre avait été fatalement décidé, pour le cas où l'ennemi oserait attaquer l'armée française.

Cette armée, forte de treize vaisseaux, quatre frégates et divers petits bâtiments légers, étendait sa ligne d'embossage du nord-ouest au sud-ouest, en se recourbant un peu à son extrémité vers le sud, en sens inverse du rivage. *Le Guerrier*, capitaine Trullet aîné, de 74 canons, vieux vaisseau, comme on l'a dit, armé seulement avec du 18, formait la tête de la ligne, à douze cents toises environ de l'îlot d'Aboukir, laissant par conséquent un large espace entre lui et cet îlot. A une distance de quatre cents toises l'un de l'autre, s'échelonnaient, après *le Guerrier*, dans l'ordre suivant : *le Conquérant*, capitaine Dalbarade jeune, vieux vaisseau de 74, portant aussi du 18; *le Spartiate*, de 74, capitaine Émeriau; *le Peuple-Souverain*, de 74, capitaine Raccord; *l'Aquilon*, de 74, capitaine Thévenard fils; *le Franklin*, de 80, capitaine Gilet, vaisseau portant le pavillon du contre-amiral Blanquet Du Chayla, commandant l'avant-garde; *l'Orient*, de 120 canons, capitaine Lucien Casa-Bianca, vaisseau portant le pavillon du vice-amiral Brueys, en tête du corps de bataille; *le Tonnant*, de 80, capitaine Dupetit-Thouars; *l'Heureux*, de 74, capitaine Étienne; *le Mercure*, de 74, capitaine Cambon; *le Guillaume-Tell*, de 80, capitaine Saulnier, vaisseau portant le pa-

villon du contre-amiral Villeneuve; *le Généreux*, de 74, capitaine Lejoille, et *le Timoléon*, de 74, capitaine Trullet jeune. Entre cette ligne et la côte étaient mouillées, à la hauteur de l'avant-garde, la frégate *la Sérieuse*, de 36, capitaine Martin; et en queue de l'escadre *la Diane*, de 40, capitaine Solen, frégate portant le pavillon du contre-amiral Decrès, commandant de l'escadre légère, *la Justice*, de 40 canons, capitaine Villeneuve jeune, et *l'Artémise*, de 40, capitaine Standelet. Cette armée était loin de présenter la formidable artillerie de la flotte qui avait combattu aux journées de prairial; mais pourtant elle donnait encore un ensemble de onze cent vingt-deux canons. Les équipages, s'ils eussent été complets, se seraient élevés à neuf mille hommes de mer.

L'armée anglaise, composée de treize vaisseaux de 74, d'un vaisseau de 50, et d'un brig de 14 (5), présentait dans son ensemble une force de mille vingt-six canons, c'est-à-dire quatre-vingt-treize canons de moins que les vaisseaux et frégates de la République; mais ses équipages étaient complets, parfaitement exercés et aguerris, et avaient pris une grande confiance en eux-mêmes par suite de leurs récents succès. Quant aux officiers des deux armées, si ceux de la République avaient tiré quelque expérience de la défaite, ceux d'Angleterre avaient encore accru la leur par la victoire. Néanmoins, comme on l'a dit, si les officiers français eussent été bien dirigés, le courage suppléant jusqu'à un certain point chez plusieurs à l'habileté, les avantages eussent pu se balancer.

L'incapable et présomptueux Brueys était si content de lui, qu'en voyant les Anglais gagner de plus en plus, il ne croyait encore qu'à un projet de blocus de leur part, et était persuadé que, saisis d'admiration et d'effroi à l'aspect de sa ligne de défense, ils n'auraient rien de si pressé que de virer de bord et de le laisser en paix. « Ils n'oseront pas m'attaquer, » répétait-il sans cesse. Dans tous les cas, il était plus certain encore qu'ils ne hasarderaient aucune tentative ce jour même; c'est pourquoi il dégarnit ses vaisseaux d'une partie de leurs chefs, en envoyant des officiers à terre faire le rappel des équipages débarqués, et même à Alexandrie pour y chercher aussi quelques secours en matelots. On peut dire que jamais amiral ne disposa mieux toutes choses pour être battu.

Cependant Brueys avait fait signal aux brigs *le Railleur* et *l'Alerte* d'aller épier les mouvements de l'ennemi et de tâcher de l'entraîner dans leur retraite, à travers les hauts fonds, pour qu'il s'y brisât. Mais la ruse était grossière, s'adressant à un homme tel que Nelson. Aucun des vaisseaux anglais ne s'occupa de donner la chasse aux deux brigs, et l'amiral ennemi poursuivit sûrement sa route.

Vers trois heures de l'après-midi, Brueys, quoique fort peu désabusé encore, ordonna à ses quatre frégates de verser presque tous leurs équipages sur certains vaisseaux qui n'auraient pu manœuvrer faute de monde, particulièrement sur *le Tonnant*, qui reçut cent cinquante hommes de l'équipage de *la Sérieuse*. Dans ce moment aussi les vaisseaux français croisèrent leurs perroquets (6), et l'amiral fit le signal de branle-bas et de se préparer au combat; mais, dans ces préparatifs, plusieurs, sinon tous les commandants français, d'après l'exemple même de Brueys, ne dégagèrent qu'une seule de leurs batteries et encombrèrent celle qui donnait du côté de la terre (7), tant ils étaient persuadés, avec leur amiral, que le passage entre l'îlot et la tête de la flotte était impraticable; c'est pourquoi encore Brueys avait placé les vaisseaux les plus faibles à sa gauche, appuyés sur l'îlot, tandis que les bâtiments les plus forts et les mieux commandés se déployaient vers son centre et sur sa droite. Le branle-bas fut si mal ordonné, que sur le vaisseau amiral lui-même on laissa subsister les cabanes construites pour les passagers (8). Ce branle-bas n'était au reste qu'une espèce de satisfaction que Brueys donnait aux habitudes de la mer, quand on aperçoit l'ennemi; car les Anglais étant arrivés à cinq heures du soir à portée de canon de son armée, il n'en croyait que plus fermement à leur prompte retraite à la vue de sa ligne d'embossage, et n'ordonnait pas de commencer le feu.

Tout à coup, guidé par une barque du pays qui était venue au-devant de lui, Nelson fit signal à son armée de donner dans le passage entre l'îlot d'Aboukir et la terre, de manière à couper la ligne française et à la mettre entre deux feux, puis à combattre bâtiment par bâtiment, chaque vaisseau jetant l'ancre et se plaçant par le travers de la proue d'un vaisseau français. Ce fut à cinq heures dix minutes du soir, que ne pouvant plus douter

d'un engagement, Brueys donna le signal de tirer, mais en laissant encore apercevoir son indécision de combattre à l'ancre ou à la voile.

Le vaisseau anglais *le Culloden*, destiné à l'attaque du *Guerrier* qui formait l'extrême gauche des Français, en voulant passer entre ce vaisseau et l'îlot d'Aboukir, échoua sur les açores du banc ; il aurait été dans la nécessité de se rendre, si l'îlot avait été armé de manière à diriger sur lui un feu convenable. Il ne combattit pas du reste de la journée ; mais son échouement, qui aurait pu être funeste aux autres vaisseaux anglais, leur servit au contraire de balise ou d'indicateur, pour leur faire éviter un sort pareil, et l'on vit passer presque aussitôt sans accident, laissant la terre à droite et l'îlot à gauche, le vaisseau *le Goliath*, suivi de près par *le Zealous*. Il était six heures vingt minutes environ quand le feu se trouva engagé de très-près entre les vaisseaux de tête des deux armées. *Le Goliath* avait viré de bord pour prendre du côté de terre et mouiller par le travers de la proue du *Guerrier;* mais l'ancre n'étant pas tombée assez vite, il fut entraîné par le vent et le courant jusqu'au côté gauche du *Conquérant*, second vaisseau français, qu'il canonna, mais qu'il fut bien étonné de ne pas voir lui riposter, ne pouvant imaginer que l'imprévoyance de l'amiral français eût laissé tout un côté de ses vaisseaux embarrassé au point de ne pouvoir tirer (9). *Le Zealous*, se substituant au *Goliath* pour l'attaque du premier vaisseau français, arriva en flanc de bâbord du *Guerrier* qui garda un silence pareil du côté où on le canonnait à portée de fusil. *Le Guerrier* perdit son mât de misaine, dès la première bordée de son adversaire. *L'Orion* et *le Theseus*, quatrième et cinquième vaisseau anglais, suivant de près *le Zealous*, envoyèrent en passant leurs bordées au *Guerrier*, et renversèrent les deux derniers mâts de cette vieille carcasse. *L'Orion* fut retardé par l'audacieuse attaque de la frégate française *la Sérieuse* qui, toute dépourvue qu'elle était de la moitié au moins de son équipage, dirigea son feu sur ce vaisseau ; mais il était impossible qu'elle résistât au choc de son énorme adversaire ; et, en deux bordées, elle fut jetée sur les écueils. Dans cette position désespérée, le brave capitaine Martin capitula sur son gaillard d'arrière pour la délivrance de ses marins, et se constitua seul prisonnier des Anglais. *L'Orion* alla

ensuite jeter l'ancre en flanc du *Peuple-Souverain*, tandis que *le Theseus*, ayant pris sa place en tête du *Goliath*, attaquait en flanc *le Spartiate*. *L'Audacious*, coupant au court entre *le Guerrier* et *le Conquérant*, se fixa par la joue de ce dernier, que *le Goliath* continuait à battre avec fureur. *Le Vanguard*, monté par Nelson, passa, sans s'y arrêter, à côté des deux premiers vaisseaux de l'avant-garde française, déjà ras comme des pontons, et vint jeter l'ancre par le travers du *Spartiate* qui, sans ce redoutable ennemi et deux autres dont il eut encore à soutenir l'assaut, aurait certainement vaincu *le Theseus*, son adversaire de l'autre bord. *Le Minotaur*, arrivant cinq minutes après le vaisseau de Nelson, se trouva opposé à *l'Aquilon;* et *la Defence*, qui suivait, au *Peuple-Souverain*, déjà en butte aux coups de *l'Orion*. *Le Bellerophon* et *le Majestic* passèrent après, avec l'intention d'attaquer le dernier vaisseau de la gauche et le premier vaisseau de centre de l'armée française, qui étaient *le Franklin* et *l'Orient*. *Le Leander* était occupé à relever *le Culloden;* tandis que *l'Alexander* et *le Swiftsure*, derniers vaisseaux anglais, restés à une assez grande distance encore, faisaient tous leurs efforts pour avancer. En ce moment, toute la gauche de l'armée française se trouvait donc engagée, ainsi que le premier vaisseau du corps de bataille. Le huitième vaisseau de la ligne, *le Tonnant*, en attendant son adversaire, prêtait bonne et chaude assistance au vaisseau amiral *l'Orient*, dont il était l'un des matelots. Malgré l'inattendu de leur position, le salut de ces vaisseaux, et, par suite, de toute l'escadre, eût été assuré, si Villeneuve, mettant à la voile avec l'arrière-garde, s'était replié sur l'armée anglaise et l'eût ainsi placée entre deux feux, tandis que Decrès, suivant son mouvement avec l'escadre légère, se serait porté vers les vaisseaux démâtés ou gravement avariés, pour leur donner la remorque. Brueys, dit-on, en fit le signal aux deux contre-amiraux ; mais ils assurèrent, pour leur excuse, qu'ils ne l'avaient point aperçu(10). Avaient-ils donc besoin d'un signal pour porter secours à des frères dans la détresse? Immobiles et comme étrangers à ce qui se passait à côté d'eux, c'est ainsi que Villeneuve et Decrès assistèrent, depuis le commencement jusqu'à la fin, à la terrible bataille d'Aboukir.

La nuit était proche, mais Nelson n'en était pas moins décidé

à continuer le combat. Afin de diminuer la confusion d'une attaque dans l'obscurité, et d'empêcher les bâtiments anglais de tirer l'un sur l'autre, il donna l'ordre à chacun d'eux de hisser quatre lumières horizontales à leur mât d'artimon, et à son armée entière d'arborer le pavillon blanc de Saint-Georges, à la croix rouge, pour se distinguer plus aisément de l'armée au pavillon tricolore.

Sur ces entrefaites, *le Guerrier*, sommé de se rendre, répondit en tirant ses canons de retraite sur *le Goliath* et *l'Audacious*, qui l'accablaient par l'arrière, pendant que *le Zealous* le battait toujours à bâbord. Une mitraillade et une fusillade horribles lui furent alors envoyées en même temps que des bordées de boulets, et bientôt il fut couvert de près de quatre cents cadavres mutilés. Dans cette extrémité, le capitaine Trullet aîné ne pouvant pas même amener pavillon, parce que tous ses mâts étaient coupés à ras du pont, le premier lieutenant du *Zealous* fut envoyé à bord du *Guerrier*, et, sur sa proposition, une lumière qu'il amena de haut en bas du vaisseau, fut le signe de soumission. Mais ce devait être une inutile conquête pour l'ennemi qui, ne pouvant emmener ce vaisseau à cause de son délabrement, allait bientôt être obligé de le brûler. *Le Conquérant*, dont le capitaine avait été mortellement blessé, amena presque au même moment que *le Guerrier*. *Le Spartiate*, quoique démâté, continua à résister tout à la fois au *Vanguard*, au *Theseus*, au *Minotaur*, et même à *l'Audacious* qui était venu aussi se jeter sur lui après la prise du *Conquérant*. Rien n'était beau de dextérité et d'effet comme les bordées que faisait servir l'habile et valeureux commandant Émeriau. Le ravage qu'elles produisaient sur les ponts ennemis était épouvantable; *le Theseus* et *le Minotaur* en étaient tout dégréés; *le Vanguard* lui-même souffrait considérablement dans sa mâture et sa voilure; en quelques minutes, tous les artilleurs qui servaient les six premiers canons d'avant de l'amiral anglais avaient été complétement balayés; mais c'eût été peu que ces accidents, si une des volées à mitraille du *Spartiate* n'était venue couper, à angle droit, le front de Nelson. L'amiral anglais, affreusement défiguré par la peau sanglante qui pendait sur son visage, tomba dans les bras d'un de ses capitaines. On le transporta sous son pont, et un moment on le crut perdu (11); lui-même, pensant

que sa dernière heure était venue, il fit appeler son chapelain et adressa un adieu à ses amis. La rage des Anglais s'accroissant de cet événement, *le Spartiate*, dont le brave commandant avait aussi reçu deux graves blessures, vit pleuvoir sur lui une grêle continue de boulets et de mitraille de tous les vaisseaux qui l'entouraient. Les cadavres de la moitié de son équipage et de ses officiers encombraient ses gaillards, son pont et ses entreponts; jusque dans sa carène, il était criblé par les boulets; il avait neuf pieds d'eau dans la cale, et toutes ses poudres étaient noyées. Dans cette extrémité le commandant Émeriau amena pavillon et rendit son épée pour l'amiral Nelson, à qui on la porta aussitôt, comme une consolation, dans l'entrepont où il gisait. Peu après, Nelson apprit, de la bouche de son chirurgien, que sa blessure était sans danger, et put recommencer à envoyer ses ordres.

Mais les coups qui tombaient sur les vaisseaux français n'admettaient point de ces heureux retours. Le commandant de *l'Aquilon*, Thévenard jeune, se débattait en vain contre l'agonie, pour donner, lui aussi, quelques ordres; son dernier soupir fut un commandement de faire feu; mais, quand il eut cessé de vivre, son vaisseau, ruiné de fond en comble, dut amener à son tour.

Le Peuple-Souverain, sur lequel le commandant Raccord venait d'être blessé, coupa son câble après avoir perdu son grand mât et son mât de misaine, et vint se placer sur son ancre d'affourche par le travers de *l'Orient* à bâbord; mais ce mouvement n'améliora pas pour longtemps sa position, et laissa un vide qui permit aux ennemis d'accumuler des forces contre *le Franklin*. Du reste, *le Peuple-Souverain* s'était bravement et habilement battu contre ses deux adversaires, *l'Orion* et *la Defence;* car il ne se fut pas plutôt éloigné, que le second de ces vaisseaux perdit son petit mât de hune, et laissa voir ses trois mâts inférieurs et son beaupré considérablement endommagés.

A partir du *Franklin*, les affaires de l'armée de la République paraissaient moins désespérées. *L'Orient*, flanqué de ses deux formidables matelots, *le Franklin* et *le Tonnant*, faisait belle figure, malgré son encombrement malheureux. *Le Bellerophon*, capitaine Darby, et *le Majestic*, capitaine Wescott, ayant osé se présenter par son travers, furent en un instant ravagés; leurs agrès tom-

baient dru comme grêle sous la mitraille des Français; bientôt toute leur mâture, coupée par les boulets, s'abattit avec un fracas épouvantable, et leur imprima, dans sa chute, un mouvement de bascule à faire croire qu'ils allaient sombrer. Ayant plus de trois cents hommes hors de combat, et le commandant de l'un d'eux étant tué, ces vaisseaux ennemis coupèrent leurs câbles, et ne songèrent plus qu'à s'éloigner. *Le Bellerophon*, dans son état désemparé, fut poussé par le vent sous le feu de l'arrière-garde française; on entendit alors, pour la première fois, gronder une faible partie du canon de celle-ci; mais ce ne fut pas le canon du vaisseau de Villeneuve. En passant sous les bordées de *l'Heureux* et du *Mercure*, *le Bellerophon* fut sur le point de couler bas, et son équipage annonça par des cris qu'il se rendait : on cessa en conséquence de tirer sur lui; mais Villeneuve ne prit pas même la peine de l'envoyer amariner. En cette situation, *le Bellerophon*, dérivant toujours, parvint à dépasser la ligne française, et fut ainsi sauvé. Néanmoins les Anglais ne continuaient le combat qu'avec dix vaisseaux, et tout pouvait encore être réparé pour les Français. Un mouvement, un seul, de Villeneuve et de Decrès, et Nelson, à la place d'une victoire sans exemple, aurait éprouvé peut-être lui-même le plus complet des revers. Il était encore temps de le prendre entre deux feux, de l'écraser : Villeneuve et Decrès ne remuèrent pas; tout fut donc perdu.

En effet, *le Leander* tout d'abord, voyant le danger que courait la flotte anglaise, abandonna *le Culloden*, et, se jetant au milieu du feu, profita de l'espace laissé par la retraite du *Peuple-Souverain*, pour se placer à l'avant du *Franklin*, qu'il put cribler impunément de ses boulets. Bientôt après, à huit heures et demie, entrèrent dans la baie *l'Alexander* et *le Swiftsure*, deux vaisseaux tout frais de l'ennemi, qui allaient être du plus grand secours à Nelson. *L'Alexander*, traversant la ligne française par l'arrière de celle-ci et de l'avant du vaisseau *le Tonnant*, alla mouiller par la hanche de bâbord de *l'Orient*, sur lequel il fit un carnage effroyable. En ce moment, Brueys, dans son désespoir, s'exposait à tous les coups et ne semblait plus rien attendre d'ici-bas que la mort. Déjà atteint de deux balles, il ne voulut pas qu'on l'enlevât de son poste pour le panser. « Un amiral français, dit-il, doit mourir sur son banc de quart. » Il donnait encore ses ordres,

quand il fut coupé en deux par un boulet. Brueys sut mourir, mais un soldat aussi sait mourir : un amiral doit savoir vaincre, ou du moins doit savoir tout préparer pour la victoire, de manière à ce qu'il n'y ait plus à accuser que la fortune s'il ne réussit pas. On peut accorder de la pitié à Brueys, mais donner de l'admiration même à sa mort, c'est impossible. Son brave capitaine de pavillon, Lucien de Casa-Bianca, fut très-grièvement atteint à la tête; et il y eut plusieurs officiers tués ou blessés, ainsi qu'une grande partie de l'équipage mis hors de service, à bord de *l'Orient*. Le major général Ganteaume commit une grande faute, dans le but sans doute de ne point effrayer les esprits, en ne faisant pas connaître la mort de l'amiral à l'armée ni au contre-amiral Blanquet Du Chayla, qui était naturellement appelé à prendre le commandement après Brueys. Jusqu'ici on avait combattu avec de mauvais ordres; désormais on combattra absolument sans ordres ni signaux.

Cependant, Blanquet Du Chayla, agissant dans l'ignorance de ce qui s'était passé à bord de *l'Orient*, soutenait avec *le Franklin* le choc de cinq vaisseaux ennemis à portée de pistolet. Il avait perdu la moitié de son monde, et vu tomber le grand mât et le mât de misaine de son vaisseau, qu'il ne désespérait pas encore de faire lâcher prise au cercle d'ennemis qui s'était formé autour de lui. Un paquet de mitraille vint lui enlever une partie du visage, il en perdit entièrement connaissance, et l'on fut obligé de l'enlever de dessus le pont; mais le capitaine Gilet, qui venait de prendre les leçons du contre-amiral, ne fit pas moins bonne contenance que lui.

Il était neuf heures du soir, et la victoire des ennemis, pour paraître probable vu la continuité d'inaction de Villeneuve et de Decrès, n'était pas parfaitement assurée. *L'Orient* répondait encore à ses nombreux assaillants, quand une clarté plus effrayante que tout ce qu'on avait vu dans cette nuit d'horreur, se développa soudain en colonne qui semblait plonger sa base dans la mer et perdre sa cime dans les cieux. C'était le mât d'artimon de *l'Orient* qui était embrasé. Il paraît que le feu avait commencé dans la poupe et dans la cabine de l'amiral par l'effet de quelques flammèches tombées sur une jarre d'huile et des seaux de couleurs que l'on y avait laissés. Il se communiqua avec la rapidité de

l'éclair à toutes les parties du vaisseau. La guerre n'avait plus de ces générosités héroïques, telles qu'on en avait vu durant la lutte maritime pour l'indépendance de l'Amérique, quand un Du Couëdic mourant trouvait encore moyen de ranimer ses forces pour envoyer des secours au bâtiment ennemi *le Quebec*, dans la même situation que *l'Orient*. Nelson, lui aussi, se ranima, se fit porter sur son pont; mais ce fut pour ordonner à ses vaisseaux de précipiter, par leur canonnade, l'incendie et le désastre de l'amiral français. Nelson ne s'en cachait point; sa haine était brutale et sans élévation : voir mourir dans les tortures le dernier des Français eût été pour lui la plus enivrante des extases (12). Pendant qu'à chaque instant de nouvelles colonnes de flammes et de fumée se déclaraient sur *l'Orient*, et que le mât de misaine et le grand mât se déployaient à leur tour en torches colossales, *le Swiftsure* et *l'Alexander* dirigeaient leur artillerie sur ce malheureux vaisseau, avec d'autant plus de précision, qu'ils étaient guidés par le feu même qui le consumait. L'équipage de *l'Orient* disputait d'une main le théâtre de sa valeur à l'incendie, et de l'autre répondait encore à ses implacables ennemis; les artilleurs, chassés de pont en pont, et descendant de la batterie de 24 dans la batterie de 36, cherchaient jusqu'au dernier moment, à travers la fumée et la flamme, à distinguer les vaisseaux anglais pour leur envoyer des bordées vengeresses. Enfin, lorsque *l'Orient* ne présenta plus, de l'arrière à l'avant, d'un bord à l'autre, par tous ses ponts, par toutes ses ouvertures, par toutes ses écoutilles semblables à des cratères, dans sa mâture, dans sa voilure, dans ses cordages, dans tout son édifice enfin, qu'une masse enflammée entre le ciel et l'onde, mais alors seulement, ses vaillants marins, voyant le moment de l'explosion de la poudrière approcher, cessèrent de tirer et commencèrent à essayer de se sauver, en se précipitant à la mer, avec leurs habits et leurs cheveux en feu, par les sabords allumés comme autant de fournaises. Ainsi échappèrent à grand'peine le major général Ganteaume et l'adjudant général Mottard.

Le jeune Casa-Bianca, à peine âgé de dix ans, qui n'avait pas quitté son père pendant l'action, s'est jeté sur son corps sanglant dès qu'il l'a vu tomber cruellement blessé; il le serre dans ses bras et le couvre de ses baisers; des matelots veulent sauver cet

intéressant enfant et l'emporter dans une chaloupe; le père se ranime pour presser son enfant de les suivre : « Mon fils, mon cher fils, lui dit-il, tu vois bien que je suis mort; sauve-toi, vis pour ta mère. » Lutte filiale, lutte héroïque et sublime! L'enfant résiste, étreint son père avec plus de force... Et, pendant ce temps, la chaloupe a disparu. Mais le jeune Casa-Bianca aperçoit un tronçon de mât sur le pont; il y attache le corps de son père, s'y fait attacher par la main d'un ami, par l'ordonnateur Joubert, qui se lie à son tour à ce tronçon secourable, et c'est ainsi que flottent sur la mer trois tragédies palpitantes, réunies autour d'un même débris.

Cependant, sur les ponts et dans les batteries de *l'Orient*, à travers l'immense brasier, couraient çà et là, saisis de vertige et d'horreur, cinq cents infortunés encore, la plupart blessés et mutilés dans le combat, que le feu gagnait jusqu'aux os et qui poussaient des hurlements horribles. Une dernière catastrophe ne pouvait pas être plus affreuse que ce tableau. A onze heures du soir, une formidable détonation, accompagnée d'une vaste gerbe de flammes, annonça que l'incendie avait gagné les poudres; et soudain, hommes, canons, mâture, vergues, membrures du vaisseau, tout sauta pêle-mêle à une incommensurable hauteur dans les airs; puis on entendit, avec un saisissement indicible, tous ces débris, tous ces cadavres calcinés, retomber dans les flots, où déjà s'était abîmée la carène en feu de *l'Orient*.

Dans le sinistre ressac que cette catastrophe imprima à la mer, chose douloureuse à penser, plus douloureuse à redire, le dévouement du jeune Casa-Bianca fut perdu, et le tronçon de mât auquel étaient liés l'amour filial et l'amitié s'évanouit, avec tout ce qu'il portait, sous la vague.

Le silence du néant succéda à l'explosion de *l'Orient;* l'ennemi stupéfait avait cessé de combattre, et, le vent s'étant arrêté tout à coup, la nature elle-même ne semblait plus respirer.

Mais, au bout d'un quart d'heure, les ennemis apprirent par quelques coups de canon, partis du *Franklin*, qu'il leur restait encore des Français à combattre. En effet, le contre-amiral Blanquet Du Chayla, en sortant de son long évanouissement, venait d'exprimer sa surprise que l'on ne tirât plus. « Nous n'avons « plus que trois canons en état, lui avait-on répondu. — Eh

« bien! tirez toujours, s'était-il écrié; le dernier coup de canon « peut être celui qui nous rendra victorieux. » Quatre fois le feu avait pris à bord du *Franklin*, quatre fois Blanquet Du Chayla et le capitaine Gilet, qui lui-même aussi était grièvement blessé, avaient réussi à le faire éteindre. Le capitaine de frégate Martinet, le seul des officiers qui fût resté valide à bord, se multipliait pour répondre aux intentions du contre-amiral et du commandant, et dirigeait lui-même le feu des derniers canons du *Franklin* contre *la Defence*, *le Swiftsure*, *l'Alexander*, *l'Orion* et *le Leander*, qui entouraient ce généreux vaisseau. Quoique son grand mât et son mât d'artimon fussent coupés, que ses ponts fussent encombrés par les éclats ou par le gréement de la mâture, que son équipage fût diminué de plus de moitié, enfin, quoique son artillerie fût tout entière démontée, *le Franklin* continua à se défendre tant qu'il lui resta la moindre lueur d'espoir d'être secouru. Il ne se rendit qu'au moment où deux vaisseaux ennemis le menaçaient de l'abordage (13).

Le Tonnant, *le Mercure* et *l'Heureux* avaient coupé leurs câbles pour se garantir des effets de l'explosion de *l'Orient*. Vers deux heures du matin, les deux derniers de ces vaisseaux, en voulant appareiller, s'étaient abattus sur bâbord du côté de la terre, et le peu de vent qui régnait ne leur ayant pas permis de gouverner, ils s'étaient vus portés sur un banc, où ils restèrent échoués. Mais *le Tonnant*, mieux servi dans son mouvement, n'avait pas tardé à reprendre un poste de combat, et c'était désormais contre lui que se réunissaient tous les efforts de l'ennemi. Nelson chargea plusieurs vaisseaux de l'attaquer, en sus de ceux qui le combattaient déjà, et le fit envelopper par une double ligne de batteries.

Qui pourrait raconter dans toutes ses phases et dans tous ses détails la longue résistance de ce sublime vaisseau, seul maintenant contre toute l'armée ennemie! Qui pourrait redire, en termes dignes du héros français d'Aboukir, la gloire dont se couvrit alors Aubert Dupetit-Thouars! Un boulet de canon lui emporte le bras droit : « *Vive la République!* Camarades, au feu! » s'écrie-t-il. Et sur les ponts et dans les batteries du *Tonnant*, on entend retentir ces cris : « *Vive la République!* Au feu! » Un second boulet lui emporte le bras gauche : « *Vive la République!*

Camarades, au feu! » reprend Dupetit-Thouars. Et ces cris sont encore répétés par l'équipage, au milieu de la grêle de boulets qui part des vaisseaux ennemis et à laquelle on riposte par des bordées incessantes. Un troisième boulet vient à emporter une jambe de Dupetit-Thouars, mais le héros, se survivant à lui-même, se fait porter dans un baquet plein de son, pour, de là, donner encore ses ordres (14). L'un d'eux est pour qu'on cloue son pavillon sur le mât. Enfin, quand il sent sa vie s'enfuir avec son sang, il signifie ses dernières volontés au lieutenant Belliard et à son équipage : « Braves marins, leur dit-il, équipage du *Tonnant*, jurez de ne pas amener mon pavillon, jurez de couler bas plutôt que de vous rendre; si vous êtes pris à l'abordage, promettez-moi de jeter mon corps à la mer, pour qu'il ne soit pas un trophée de l'ennemi. » Et son regard sublime, qui commandait à la mort, sa lèvre, qui retenait la vie comme pour exprimer une dernière pensée, semblèrent un moment encore donner des ordres; on crut entendre, dans un dernier soupir : *Vive la France!* Et le héros s'affaissa dans son sang... La patrie comptait un marin illustre de plus : car tant de courage a droit de prendre place auprès du génie.

L'équipage du *Tonnant*, sous l'impression de cette mort magnifique, continua une lutte indescriptible. *Le Swiftsure* et *l'Alexander* furent considérablement dégréés; *le Majestic* vit crouler son grand mât et son mât d'artimon; mais *le Tonnant*, à son tour, perdit deux de ses mâts, et fut entraîné à la dérive sous le vent de sa seconde position, assez loin de ses nombreux adversaires. Toutefois, il vint à bout de s'arrêter en tête du *Guillaume-Tell* et des deux vaisseaux de l'arrière, comme pour forcer Villeneuve à combattre et à le protéger. Mais celui-ci, paraissant redouter le contact de la valeur et de la gloire, commença alors à donner signe de vie: ce fut pour couper ses câbles, gagner le large et fuir, en compagnie de Decrès, avec *le Guillaume-Tell*, *le Généreux*, *la Diane* et *la Justice*. *Le Timoléon*, capitaine Trullet jeune, dernier vaisseau de l'arrière-garde française, en essayant d'appareiller, perdit son mât de misaine, et, ne se sentant plus en état de manœuvrer, se jeta à la côte pour ne pas tomber au pouvoir de l'ennemi.

Depuis quatre heures du matin, le feu, suspendu un moment

auparavant, avait recommencé contre *le Tonnant*, si cruellement abandonné par Villeneuve et Decrès. Un boulet, parti de *l'Alexander*, étant venu abattre son dernier mât, *le Tonnant* continua son mouvement en dérive vers la côte, où il échoua à une demi-lieue environ du *Timoléon*. Les deux autres vaisseaux échoués, *le Mercure* et *l'Heureux*, écrasés par les batteries de l'ennemi, auxquelles ils n'avaient pu répondre qu'avec quelques pièces de canon d'arrière, s'étaient vus forcés d'amener à sept heures du matin. La frégate *l'Arthémise* s'était elle-même brûlée, après avoir sauvé son équipage dans les chaloupes. *Le Tonnant* et *le Timoléon* restaient donc seuls sur le champ de bataille, avec leurs pavillons déployés sur des tronçons de mâts. Ils les conservèrent encore toute la journée et toute la nuit du 2, l'armée anglaise étant dans un tel délabrement qu'elle ne comptait plus aucun vaisseau en état de venir les attaquer. Mais le 3, au matin, l'ennemi s'étant réparé, *le Theseus* et *le Leander* s'approchèrent du *Tonnant* pour le sommer de se rendre. Le lieutenant Belliard et l'équipage demandèrent un cartel, et, sur le refus des Anglais, ils se préparaient à un nouveau combat, quand l'ennemi, admirateur lui-même de leur courage, les sollicita de ne point prolonger au delà du possible une lutte dont l'issue n'était pas douteuse. On eût cependant aimé à voir le lieutenant Belliard suivre l'exemple du capitaine du *Timoléon*, qui, après avoir sauvé son équipage pendant la nuit, fit lui-même sauter son vaisseau. L'ombre de Dupetit-Thouars eût été consolée par ce dernier sacrifice.

Telle fut cette terrible bataille d'Aboukir, appelée par les Anglais du Nil, où l'incapacité du chef avait préparé la victoire de l'ennemi qui, pourtant, eut tant de peine à l'obtenir. Certes, Nelson exécuta une manœuvre hardie en entrant dans la passe d'Aboukir; mais, certes aussi, l'on a lieu de s'étonner qu'ayant rencontré une armée dont plusieurs vaisseaux ne tiraient que d'un bord, et dont une aile entière ne donnait pas, il lui ait fallu deux jours et deux nuits pour assurer son succès, son succès qu'un seul mouvement généreux de Villeneuve aurait pu lui arracher et changer en désastre.

Des treize vaisseaux qui composaient naguère l'armée française, sept seulement s'étaient trouvés sérieusement engagés avec les treize vaisseaux de l'ennemi, cinq furent brûlés, les Anglais

ayant eux-mêmes mis le feu à *l'Heureux* et au *Mercure* comme ils avaient fait au *Guerrier*; six furent emmenés à Gibraltar, et deux se sauvèrent; sur les quatre frégates, deux s'échappèrent aussi, une coula et l'autre fut incendiée. Le nombre des morts et des prisonniers français s'éleva à environ trois mille hommes; trois mille cinq cents marins, dont neuf cents blessés, rendus par les Anglais, étant rentrés à Alexandrie. Quant à l'ennemi, il avait eu, dans sa victoire, plus de neuf cents hommes tués ou blessés.

Le Leander, capitaine Thompson, ayant à bord le capitaine Berry, du *Vanguard*, qui portait en Angleterre les dépêches de Nelson, fut rencontré, le 18 août, à la hauteur de Candie, par *le Généreux*, commandant Lejoille, un des vaisseaux que Villeneuve avait emmenés du champ de bataille d'Aboukir, mais qui avait été forcé de se séparer de lui en route. Après quatre heures et plus d'un combat meurtrier, dans lequel son commandant fut blessé et fit tout ce qu'on devait attendre d'un homme de cœur, le vaisseau anglais se rendit et fut emmené à Corfou, d'où les deux capitaines ennemis, après avoir été comblés d'égards par Lejoille, furent renvoyés dans leur patrie sur parole (15).

Dix-sept jours après la bataille, Nelson alla jouir de son triomphe à Naples, auprès de lady Hamilton qui lui fit oublier alors ses devoirs de famille les plus sacrés, et passer ses jours et ses nuits dans les orgies. Pendant ce temps on le comblait d'honneurs. Le roi d'Angleterre l'éleva à la pairie avec le titre de baron du Nil; le sultan, l'empereur de Russie, le roi de Sardaigne et le roi de Naples se disputèrent à qui lui enverrait les plus riches présents.

C'était déjà proclamer avec quelle satisfaction les gouvernements de l'Europe voyaient les revers de la France. Une rupture ouverte eut lieu presque aussitôt. La Porte Ottomane, que l'on avait d'ailleurs trop peu ménagée en allant conquérir, sans son agrément, une de ses possessions, pour si précaire et contestée qu'elle fût, se prononça dès lors ouvertement contre la France, sa vieille alliée, s'unit à l'Angleterre et à la Russie, et se disposa à envoyer immédiatement une armée en Égypte. La Méditerranée fut ouverte aux escadres russes qui débarquèrent des troupes en Italie, et, de concert avec les escadres turques, vinrent, à la fin d'octobre 1798, précédées d'un appel de l'archevêque grec aux fidèles, soulever, bloquer et assiéger les îles Ioniennes. Le roi de

Naples, encouragé par la présence de Nelson, osa relever la tête et jeter le gant à la République, en la sommant d'évacuer les États de l'Église. La cour de Sardaigne ne dissimula pas non plus ses intentions hostiles, et l'empereur d'Allemagne reprit les armes. Enfin, les Anglais, à la faveur de ce revirement général en leur faveur, purent enlever, presque sans coup férir, aux Espagnols, l'importante île de Minorque avec le Port-Mahon.

Mais tout cela devait être moins funeste à la France que cette phrase, renfermant tout un système, qui fut écrite par Bonaparte au Directoire au sujet de la bataille d'Aboukir : « Les destins ont voulu, dans cette circonstance, prouver que s'ils nous accordent une grande prépondérance sur le continent, ils ont donné l'empire des mers à nos rivaux. » C'est-à-dire que comme Bonaparte ne se sentait aucune des qualités d'un général de mer, il ne voulait plus voir de politique et d'avenir pour la France que sur le continent. Cette phrase devait être, en effet, la pensée tout entière de l'Empire napoléonien.

La conquête de ses États, moins l'île de Sicile, et l'érection de ceux-ci en République parthénopéenne eurent bientôt fait repentir le roi de Naples de son dernier changement politique ; mais, presque aussitôt, les Français éprouvèrent, à leur tour, en Italie, des revers qui mirent fin à cette éphémère république, ainsi qu'à celle de Rome, créée dans le même temps, et suspendirent l'existence de la Cisalpine. Le retour des Anglais et de la cour à Naples fut marqué par les crimes de Nelson et de lady Hamilton. Au mépris d'une capitulation qui garantissait aux partisans des Français leurs vies et leurs propriétés, le prince Caraccioli, qui avait commandé l'escadre parthénopéenne, fut amené sur le vaisseau amiral d'Angleterre, les mains liées derrière le dos, et, quelques heures après, pendu, par ordre de Nelson, après un semblant de jugement, à bord de la frégate sicilienne *la Minerve*. Nelson protégea, quand il ne les ordonna pas lui-même, une foule d'assassinats du même genre, ce pour quoi le roi de Naples le créa duc de Bronte.

A cette époque, les forces navales turco-russes, s'élevant à dix-huit vaisseaux de ligne, dix frégates et vingt autres bâtiments de guerre, aux ordres de l'amiral Ouczacof, après s'être rendues maîtresses des îles Ioniennes, serraient de plus en plus Corfou,

l'une de ces îles, que défendait, avec dix-huit cents hommes seulement, le brave général Chabot. La garnison était insuffisante pour garantir à la fois la place, les forts qui en dépendent, ainsi que l'îlot de Vido, qui commande la rade, et n'offrait alors que des batteries ouvertes; néanmoins Chabot résista quatre mois entiers, durant lesquels il fit huit brillantes sorties, et ce ne fut qu'après la perte de Vido, et en désespoir de ne recevoir aucun secours, aucune nouvelle de France ni d'Italie, qu'il capitula, le 3 mars 1799, pour être reconduit à Toulon avec sa vaillante troupe, aux frais mêmes des ennemis.

Comme on ne connaissait pas encore cette capitulation en Italie, le chef de division Lejoille fut chargé d'aller d'Ancône à Corfou, avec neuf bâtiments de transport, emmenant mille soldats et des approvisionnements, sous l'escorte du vaisseau *le Généreux*. Lejoille toutefois, sur quelques bruits vagues qui lui étaient parvenus, jugea prudent, avant de chercher à s'introduire dans Corfou, de s'assurer si les Français en étaient toujours maîtres. Pour être plus à portée de se renseigner et, en même temps, pour abriter sa petite expédition, il résolut de s'emparer du port de Brindes, que défendait du côté de l'eau une fortification appelée le Château-de-Mer. Son intention était de passer à corps de voiles sans répondre au feu de l'ennemi pour prendre ensuite le Château à revers; mais son pilote échoua *le Généreux* sous ce fort, ce qui le mit, le 9 avril 1799, dans la nécessité d'attaquer de front, et avec un désavantage d'autant plus grand qu'il ne put utiliser que la partie de son artillerie placée depuis l'arrière jusqu'au grand mât de son vaisseau. Lejoille, néanmoins, par l'habile direction qu'il donnait à son feu, pouvait déjà voir que le Château ne tarderait pas à se rendre, quand un boulet de canon l'emporta au milieu de sa victoire. Le brave capitaine Touffet prit alors le commandement du *Généreux*, et soutint avec succès l'honneur du pavillon. Le château de mer de Brindes ayant capitulé quelques minutes après, le château de terre et la ville ne tardèrent pas à en faire autant; mais cette conquête, peu utile désormais, avait coûté à la République un de ses meilleurs marins.

La flotte turco-russe, après la reddition de Corfou, alla bloquer Ancône; tandis que Nelson continuait à se tenir à Naples avec

son escadre, et que, dans l'Océan, une grande flotte, aux ordres des amiraux Mitchell et Popham, portant une armée de débarquement anglo-russe, se préparait à envahir la Hollande. L'amiral Mitchell, après avoir travaillé et soulevé les équipages hollandais au nom du prince d'Orange, pénétra sans difficultés dans le Texel, et s'empara sans coup férir des restes de la flotte batave, qui venaient d'arborer le pavillon du stathouder, malgré l'opposition de l'amiral Story. Mais ce commencement de succès n'eut aucune suite heureuse pour les alliés qui, une fois débarqués, furent battus par les généraux Brune, Gouvion et Daendels, puis capitulèrent honteusement et payèrent leur rançon, le duc d'York en tête.

Cependant Bruix, ne trouvant pas un aliment suffisant à son activité dévorante dans la direction de la marine et des colonies, s'était fait nommer vice-amiral par le Directoire, et, laissant l'intérim de son département, le 13 février 1799, au ministre de la justice qui lui-même, pour cause de maladie, le passa, le 28 mars, au ministre des relations extérieures, était allé à Brest, se mettre à la tête d'un grand armement destiné, selon toute apparence, à secourir l'armée d'Égypte. Le choix que Bruix fit de Linois pour chef d'état-major de la flotte, en l'élevant provisoirement au grade de contre-amiral, montre assez qu'il se connaissait en hommes. Il imprima au port de Brest un mouvement énergique et régulier à la fois, qu'on n'y connaissait plus depuis longtemps. Il fit un appel aux canonniers des demi-brigades de la marine, pour qu'ils s'embarquassent volontairement comme matelots, et bientôt on ne suffit pas à recevoir tous ceux qui se présentaient. Vingt-cinq vaisseaux de ligne et onze frégates furent armés avec une célérité que l'impatient Seignelay aurait lui-même enviée. Tous les équipages, au-dessus du complet, ayant reçu trois mois d'avance, et les vaisseaux ayant été approvisionnés pour cinq mois, Bruix résolut de partir avec cette flotte qui portait seize mille hommes de troupes de débarquement, et de braver le voisinage d'une armée anglaise, commandée par l'amiral Bridport, en vue d'Ouessant, de laquelle l'avant-garde avait pénétré jusque dans le canal de l'Iroise. Monté sur le vaisseau *l'Océan*, naguère *la Montagne*, Bruix prit la tête de la flotte, le 26 avril 1799, en faisant signal aux vaisseaux de suivre une ma-

nœuvre hardie que le succès couronna, et s'éleva à plus de cinquante lieues au large avant que l'ennemi pût avoir connaissance de sa sortie. Il se disposait à aller se réunir devant Cadix à l'armée navale d'Espagne, lorsqu'il aperçut une autre flotte anglaise, aux ordres de lord Keith, qui fermait le détroit aux Espagnols, et il prit aussitôt le parti de l'attaquer. Lord Keith, n'ayant alors que quinze vaisseaux à opposer aux vingt-cinq de Bruix, leva précipitamment sa croisière; néanmoins il n'aurait pu échapper à une action décisive, si une tempête n'avait séparé les deux armées. L'entrée du détroit étant restée libre aux Français, Bruix, contraint par les vents, passa dans la Méditerranée, avant que l'armée espagnole fût sortie de Cadix, et vint mouiller à Toulon, d'où il fit voile, le 27 mai, pour aller déposer à leur destination des troupes qu'il avait à bord et quelques approvisionnements nécessaires à l'armée d'Italie. Du même coup, il ravitailla Gênes et Savone, sut, par une belle manœuvre, éviter un engagement avec la flotte de lord Keith, augmentée de plus de trente vaisseaux, repassa devant Toulon, où cette flotte s'était ensuite portée, continua sa route à l'ouest, et se joignit, le 23 juin, devant Carthagène, à l'armée espagnole que l'habile amiral Mazaredo avait fait sortir de Cadix, le 15 mai, en profitant des évolutions au moyen desquelles les Français avaient entraîné les Anglais au loin. Les armées navales de France et d'Espagne, après leur réunion, cinglèrent de nouveau vers Cadix, où elles séjournèrent le temps nécessaire pour se radouber. L'intention des deux amiraux avait d'abord paru être d'opérer de concert dans la Méditerranée, mais ils n'avaient ensemble que quarante vaisseaux, tandis que les Anglais occupaient la mer avec soixante, et que la flotte combinée de Russie et de Turquie était prête à se joindre à eux. Ce fut ce qui décida Bruix et Mazaredo à donner le change aux forces navales ennemies, en rentrant soudain dans l'Océan et en faisant voile pour la Manche; leur présence inattendue de ce côté troubla singulièrement l'Angleterre et entraîna le retour de la majeure partie des vaisseaux britanniques qui sillonnaient la Méditerranée et secondaient les opérations des Austro-Russes en Italie. Bruix, vainement suivi par la grande flotte de lord Keith qui vint mouiller à Torbay, rentra en rade de Brest, avec l'armée combinée, le 8 août 1799 (16), après une campagne qui lui

fit beaucoup d'honneur, quoiqu'il n'eût pu atteindre l'Égypte, son but, non pas certain, mais présumé (17). Malheureusement la flotte franco-espagnole ne tarda pas à être bloquée dans Brest par des forces navales supérieures, et le fruit d'une réunion si désirée fut à peu près perdu.

Pendant sa campagne, le 29 juin 1799, Bruix, de son consentement, avait été remplacé à la tête du département de la marine et des colonies, par le commissaire de la marine à Anvers, Bourdon de Vatry, dont le court passage au ministère ne fut marqué par aucune circonstance digne de trouver place dans l'histoire.

Malgré la perte de la bataille navale d'Aboukir, et quoique sans communication désormais avec la patrie, les Français s'étaient non-seulement maintenus dans leur conquête de la Basse-Égypte, mais ils y avaient ajouté celle de la Haute-Égypte, et maintenant ils étaient occupés à soumettre la Syrie. El-Arisch, Gazah et Jaffa étaient en leur pouvoir; une seule place, Saint-Jean-d'Acre, l'ancienne Ptolémaïs, leur présentait encore un obstacle sérieux, et Bonaparte en personne s'avançait pour en faire le siége.

Mais déjà Sidney Smith et son frère, accompagnés d'une force navale imposante, avaient amené la conclusion d'un traité d'alliance définitive entre l'Angleterre et la Porte Ottomane, relativement aux anciennes possessions de celle-ci en Afrique et en Asie. Bientôt Sidney Smith, après avoir inutilement entrepris de bombarder Alexandrie, s'était fait porter à Saint-Jean-d'Acre pour y soutenir l'énergie du gouverneur turc Djezzar-Pacha, à qui il amenait, avec le secours de son escadre, l'émigré français Phélippeaux, habile ingénieur militaire, dont la présence dans la place valut celle d'une armée. Le premier service effectif que rendit ensuite Sidney Smith au pacha, fut d'enlever un convoi d'embarcations françaises, mis sous l'escorte du capitaine de frégate Standelet, et sur lequel le contre-amiral Ganteaume, devenu commandant en chef des forces navales de France en Orient, faisait passer à Bonaparte la grosse artillerie et les munitions de guerre dont il avait besoin pour faire le siége de Saint-Jean-d'Acre; cette artillerie fut aussitôt employée par Phélippeaux à la défense de la ville, au lieu de l'être à son attaque. Ce fut un coup irrépa-

rable pour les Français, qui se virent réduits à quelques misérables pièces de campagne et à huit obusiers pour entreprendre de battre une place si importante. Malgré la bataille du Mont-Thabor, gagnée le 16 avril sur une armée ottomane venue au secours de Saint-Jean-d'Acre, Bonaparte leva le siége, après soixante-un jours de tranchée ouverte, évacua la Syrie et retourna en Égypte par le désert. Cinq cents malades seulement, transportés à Tentoura, furent recueillis à bord des navires et conduits à Alexandrie par le chef de division Perrée qui déjoua les nombreuses croisières ennemies.

Perrée ne fut pas accompagné de ce bonheur dans la nouvelle mission qu'il reçut de ramener à Toulon la division légère placée sous ses ordres. Ayant appareillé d'Alexandrie, le 18 juin 1799, avec les frégates *la Junon*, *l'Alceste*, *la Courageuse*, et les deux bâtiments inférieurs *la Salamine* et *l'Alerte*, il se trouvait en vue de ce port, lorsqu'une partie de l'escadre anglaise qui en bloquait l'entrée, lui donna la chasse ; l'activité de ses manœuvres et de sa marche put lui faire espérer, pendant vingt-huit heures, qu'il viendrait à bout d'échapper aux ennemis ; mais à la fin il se vit atteint, entouré, et forcé d'accepter un combat dont l'issue n'était pas douteuse. La petite division française fut obligée de se rendre aux trois vaisseaux de ligne et aux deux frégates qui l'avaient attaquée (18).

Bonaparte fut suivi de près en Égypte par Sidney Smith qui escorta, jusqu'en rade d'Aboukir, une seconde armée ottomane partie de l'île de Rhodes sous les ordres de Mustapha-Pacha, et dont le débarquement fut opéré sur une plage qui ne signalait encore, par son nom, qu'une défaite navale de la République. Bonaparte, accouru du Caire, la consacra bientôt par une victoire de l'armée française de terre : le 24 juillet 1799, il gagna la célèbre bataille continentale d'Aboukir, dans laquelle la seconde armée turque fut anéantie. Les cadavres de plus de douze mille musulmans jetés à la mer et roulés par les flots, apprirent à Sidney Smith que l'échec de Saint-Jean-d'Acre était deux fois vengé.

Ce fut peu de jours après cette mémorable victoire que Bonaparte, sur les nouvelles qui lui parvinrent des revers des Français en Italie, et surtout de la décomposition du gouvernement

directorial, prit secrètement le parti de repasser en France. Ayant ordonné à Ganteaume de tout disposer pour que les frégates *le Muiron* et *la Carrère*, l'aviso *la Revanche* et le chebeck *la Fortune*, missent promptement à la voile, il se rendit sur une plage écartée, d'où il s'embarqua, le 22 août 1799, sous la conduite de ce contre-amiral, avec quelques-uns de ses généraux et les savants Monge et Berthollet, après avoir laissé des instructions à Kléber, chargé de le remplacer dans le commandement en chef de l'armée d'Égypte. La conduite de Bonaparte, dans cette occasion, a été diversement appréciée, et il n'est point douteux que la postérité ne se montre plus sévère à son égard sur ce point que le temps présent. Bonaparte, à son départ d'Égypte, comme après ses désastres de 1813 et de 1815, obéit à cet instinct fataliste qu'il appelait lui-même sa bonne et sa mauvaise étoile. Sa bonne étoile, pour parler son langage, lui fit éviter toutes les croisières anglaises, et l'amena à Fréjus, où, dispensé de la quarantaine, Ganteaume le débarqua de la frégate *le Muiron*, le jour même de son arrivée, 9 octobre 1799 (19).

CHAPITRE IX.

1799 à 1800.

Derniers événements aux colonies pendant la révolution. — Retour de Santhonax à Saint-Domingue. — Puissance de Toussaint Louverture. — Le général Hédouville succède à Santhonax. — Son malheureux entourage d'officiers. — Succès contre les Anglais à Saint-Domingue. — Évacuation de cette île par les Anglais. — Attaque de la Jamaïque par les Français. Grand armement anglais à la Barbade. — Nouvelle perte de Sainte-Lucie et d'autres îles des Antilles par les Français. — Invulnérabilité de la Guadeloupe. — Prise de l'île anglaise de l'Anguille par les Français. — Combat héroïque de la corvette française *le Décius*, de 16 canons, contre la frégate anglaise *la Lapwing*, de 46 canons. — Le général Desfourneaux successeur de Victor Hugues, à la Guadeloupe. — Son expulsion de la colonie. — Affaires de la mer des Indes. — Courses de Robert Surcouf. — Situation politique des îles de France et de la Réunion (Bourbon). — Arrivée de la division Sercey dans la mer des Indes. — Combat des frégates françaises contre les vaisseaux *l'Arrogant* et *le Victorieux*. — Les habitants de l'île de France exigent la dispersion de la division Sercey. — Beaux combats de *la Preneuse*. — La division Sercey perdue en détail, malgré ses succès. — Position indépendante des îles de France et de la Réunion à la fin de la révolution. — Perte de l'etablissement de Foul-Pointe et de l'île de Gorée. — Succès des ennemis contre les possessions des alliés de la France. — Fin de l'empire de Tippo-Saëb.

La République française, menacée dès lors de perdre la nouvelle colonie qu'elle s'était flattée d'obtenir en Égypte, comme une compensation à ses pertes de l'Amérique et des Indes-Orientales, n'avait plus guère à espérer de ressaisir Saint-Domingue, où l'émigration des blancs avait laissé le champ libre aux nègres. La puissance de ceux-ci s'accroissait à vue d'œil, prenait une forme et une organisation. Le mulâtre Vilatte, à qui Laveaux avait naguère confié la défense du Cap contre les Anglais et qui s'en était admirablement tiré, ayant commis la faute de se laisser entraîner dans une révolte, et d'arrêter le gouverneur et l'ordonnateur de la colonie au sein de cette ville où ils étaient revenus avec confiance, Toussaint Louverture en profita pour s'ériger en protec-

teur du gouvernement métropolitain. Ce fut à lui que le général Laveaux dut sa liberté et l'expulsion du parti adverse. Dans l'effusion peu calculée de sa reconnaissance, Laveaux proclama son libérateur comme son *lieutenant au gouvernement de Saint-Domingue*, et déclara que désormais il ne ferait rien sans lui.

Vers cette époque, Polverel venait de mourir en France; mais, peu après, Santhonax, ayant eu l'art de se faire accepter comme une victime des ennemis de la liberté et de l'humanité, fut renvoyé à Saint-Domingue en qualité de commissaire civil ou d'agent du Directoire, avec quatre collègues, parmi lesquels Roume, l'ancien commissaire du temps de la Constituante, et Julien Raymond, l'ancien agent des hommes de couleur à Paris. Roume, suivant sa mission spéciale, s'étant rendu à Santo-Domingo, dans la partie espagnole cédée à la France, Santhonax, toujours impérieux, toujours prêt à tout sacrifier à son besoin de despotisme personnel, se débarrassa aussitôt de deux de ses collègues, Giraud et Leblanc, en faisant fuir le premier devant les dégoûts dont il l'abreuvait, et en forçant le second à se rembarquer, atteint d'un poison lent. Il ne pouvait lui être aussi facile d'éloigner le mulâtre Raymond qui trouvait un point d'appui dans les gens de sa couleur et même dans la race nègre; il le ménagea donc quelque temps, mais en épiant l'occasion de s'en défaire également.

Le général mulâtre André Rigaud, commandant de la province du sud, était encore plus inquiétant pour lui. Mais dès que Santhonax se crut suffisamment en état d'agir selon ses vues secrètes, il résolut d'avoir raison de Rigaud par la violence, et de procéder, au besoin, à l'anéantissement de la race mulâtre, comme il avait fait de la race blanche dans la colonie; à cet effet, il alluma une guerre à mort entre les hommes de couleur et les noirs. Toussaint Louverture, qui voyait dans le général Rigaud un rival à craindre, entra promptement dans les vues du commissaire, qui le servaient à souhait.

Santhonax, malgré sa querelle avec les hommes de couleur, ne laissait pas de persécuter jusqu'au bout les restes déplorables des blancs. Les généraux eux-mêmes qu'envoyait le gouvernement métropolitain, n'étaient pas à l'abri de ses actes de despotisme et de haute trahison, pour lesquels il était toujours assuré de trouver un soutien dans le rusé Toussaint, jusqu'au moment

où celui-ci, après l'avoir fait servir à ses desseins, le briserait à son tour. Le général Rochambeau, qui venait d'arriver à Saint-Domingue pour y prendre un commandement militaire, s'étant permis de faire quelques observations, fut arrêté et déporté, sans autre forme de procès. Enfin, Toussaint Louverture affirme que Santhonax le persécutait pour établir, avec son aide, l'indépendance de Saint-Domingue, et se défaire des habitants blancs ou par le fer ou par la déportation (1). Le chef noir, ne croyant pas encore le moment venu, parut s'indigner d'une telle proposition, et en fit même un prétexte de rupture avec Santhonax. D'ailleurs, il ne lui convenait pas de partager le pouvoir avec cet agent.

Quand il se fut servi de lui pour se débarrasser de ce qui l'entravait dans son essor, il le fit nommer représentant de la colonie au corps législatif, après avoir déjà assuré un honneur semblable au général Laveaux. Ce dernier s'était montré empressé de quitter une terre où il n'y avait plus pour les blancs que des avanies à éprouver, et à laquelle il ne demandait plus rien, depuis longtemps, que de ne pas se placer elle-même sous la domination anglaise. Mais Santhonax ne prit pas aussi bien son parti, et, de prétextes en prétextes, il chercha à différer son départ. Supposant que Toussaint Louverture n'avait d'autre ambition que de posséder la puissance militaire sans partage et lui laisserait volontiers la puissance civile, il le proclama *général en chef des armées de Saint-Domingue.* Toussaint, à peine revêtu de cette nouvelle dignité, n'en pressa qu'avec plus d'instances Santhonax d'aller défendre les intérêts de Saint-Domingue à Paris; et enfin, il coupa court à tous nouveaux prétextes par une adresse impérative qui le força de s'embarquer. Santhonax attaqua avec violence, au sein du conseil des Cinq-Cents, tout le monde et toutes les couleurs, le planteur Vaublanc et les émigrés, les mulâtres Vilatte, Julien Raymond, André Rigaud et le nègre Toussaint Louverture; mais il rencontra dans un grand nombre de députés, et plus particulièrement dans Rallier, des adversaires qui, tout abusés qu'ils pouvaient être encore sur la pensée intime de Toussaint, ne se trompaient pas pourtant quand ils accusaient des plus grands crimes l'ex-agent de la métropole. Restait dans la partie française de Saint-Domingue le commissaire civil Julien Raymond, à qui Toussaint Louverture réservait aussi un siége

au corps législatif; il ne tarda pas à le lui faire imposer. Toutefois le chef noir, pour donner le change sur sa révolte contre le gouvernement métropolitain et conjurer l'orage qu'il craignait de voir fondre sur sa tête, envoya deux de ses enfants, en quelque sorte comme otages et garants de sa fidélité, dans les écoles de Paris, et chargea le directeur du génie Vincent de passer en France pour y contre-balancer l'effet des plaintes que porterait contre lui Santhonax, en faisant ressortir les périls dans lesquels l'humeur turbulente et inquiète de ce commissaire avait précipité la colonie.

Cependant, ni les dissensions sanglantes des nègres et des mulâtres, ni celles du petit nombre de blancs qui restaient à Saint-Domingue, n'avaient empêché d'obtenir de nouveaux succès sur les Anglais. L'actif et intelligent général Rigaud n'avait pas cessé de les harceler sur la langue de terre qui leur restait dans la province du sud; le général Desfourneaux, d'après un plan tracé par le directeur du génie Vincent, avait enveloppé et détruit *la Vendée* que, suivant leurs propres expressions, ils *entretenaient* dans la province du nord, et Toussaint Louverture les avait déjà chassés de presque toutes leurs positions dans la province de l'ouest, quand, jaloux de la renommée militaire du mulâtre Rigaud, il entreprit de l'éclipser par leur entière expulsion de Saint-Domingue.

A ce moment, près de trente mille Anglais avaient succombé dans cette colonie, tant par suite des combats que des maladies, et les survivants de l'expédition britannique en étaient réduits à recruter leurs rangs parmi les débris des anciennes bandes prétendues patriotes des Praloto et des Borel, maintenant confondues, à leur service, avec une petite troupe d'émigrés royalistes et les bandes des chefs noirs Hyacinthe et Jean Kina. Le général Maitland, qui commandait les troupes anglaises, après avoir vainement essayé de corrompre le général Rigaud, n'eut pas plutôt reçu avis de la marche de Toussaint Louverture à la tête de ses hordes nègres, qu'il tourna de son côté tous ses moyens de séduction. Il lui fit savoir qu'il était prêt à reconnaître sa souveraineté sur Saint-Domingue, et à la lui faire garantir par l'Angleterre, moyennant un traité de commerce exclusif des autres nations européennes, particulièrement de la France. C'était toujours

la même politique, la politique suivie à Toulon : essayer de prendre et de conserver d'abord; puis, si l'on n'y pouvait réussir, tirer d'une position presque ruinée, le moins mauvais parti possible contre la France. Mais le vieux Toussaint, quoique flatté des offres des Anglais, ne pouvait se défendre de défiance à leur égard, et d'un reste involontaire de retenue vis-à-vis de la République française. Il ne voulut user de l'appât que le général Maitland lui présentait, que comme d'un nouveau moyen d'étaler son importance et de se rendre de plus en plus respectable.

Sur ces entrefaites, une petite division légère, aux ordres du commandant Fabre, déposa dans la ville de Santo-Domingo le général Hédouville, nommé agent du Directoire à Saint-Domingue. L'état-major qui accompagnait Hédouville se composait de jeunes officiers qui, par leur conduite légère et leurs railleries imprudentes, firent perdre à ce général, dans la colonie, la réputation de circonspection et de sagesse qu'il s'était acquise dans la Vendée. Toussaint Louverture répondit aux impertinences des nouveaux venus en continuant de traiter directement et tout seul avec les Anglais, auxquels il accorda une capitulation aussi avantageuse que possible. La remise du Port-au-Prince fut opérée entre ses mains, et ce fut avec lui que le général Maitland arrêta définitivement les conditions de l'évacuation du môle Saint-Nicolas, dernier point d'où les Anglais se rembarquèrent au mois de mai 1798, emportant avec eux l'assurance que l'autorité de la France ne reverdirait plus à cette source superbe de richesse coloniale qu'ils avaient empestée.

Le général Hédouville crut n'avoir d'autre moyen de se maintenir dans la colonie que de s'appuyer sur les mulâtres contre les nègres; mais, avant qu'il eût eu le temps de dresser ses batteries, une masse effrayante de noirs, poussée contre le Cap, où il s'était rendu, le força à s'embarquer pour la France, avec dix-huit cents personnes de toutes couleurs, compromises dans sa cause. Roume, qui était resté dans la capitale de l'ancienne partie espagnole, où les colons ne faisaient guère que le tolérer, fut nommé seul agent du Directoire pour toute l'étendue de l'île; mais il se garda bien d'aller prendre possession de ses nombreux pouvoirs. Désormais Toussaint Louverture, impatient de l'occasion d'étendre son autorité sur la partie espagnole de l'île, ne connut plus

d'autre rival, dans la partie française, que le général Rigaud, qui, sur le terrain de la province du sud, tint pour la République avec une persévérance, une énergie et une habileté dont les masses nègres n'auraient peut-être pas triomphé, si la politique versatile et aveugle du gouvernement métropolitain à l'égard des colonies, ne l'avait elle-même bientôt désarmé, pour la satisfaction du chef noir.

Dans le temps même où les Anglais perdaient leurs positions à Saint-Domingue, ils cherchaient à s'en venger et à réparer les pertes vraiment honteuses qu'une poignée d'hommes, partis de la Guadeloupe sur des barques, leur avaient fait éprouver aux îles du Vent. Ce qui les y excitait surtout, c'est qu'ils étaient sans cesse troublés par des descentes à la Martinique et jusqu'à la Jamaïque. Naguère encore, au commencement de l'année 1796, une petite troupe de volontaires et de marins français avait enlevé leur camp de Colonaire, dans cette dernière île, et ne s'était retirée qu'après avoir ruiné le pays.

Ce fut alors que, pour mettre fin à une situation qui achevait de les déconsidérer en Amérique, les Anglais rassemblèrent des armements considérables à la Barbade. Toutefois, ils n'en vinrent pas à bout sans être traversés par beaucoup d'obstacles. Le contre-amiral Leissègues, en croisière au vent de cette île, avec quelques navires de commerce armés en guerre, enleva successivement aux convois venant d'Angleterre quinze bâtiments portant sept cents soldats, et chargés d'armes et de munitions. Enfin, quand elle eut réuni vingt mille hommes de troupes de débarquement, sous le commandement du général Abercombrie, l'expédition anglaise mit à la voile au mois d'avril 1796, et parut d'abord devant l'île de Sainte-Lucie qui ne renfermait, pour le moment, que quinze cents défenseurs. La résistance du commissaire Goyrand fut digne de l'éclatant succès qu'il avait naguère obtenu avec de si faibles moyens; pendant près de deux mois qu'elle dura, il déploya toutes les ressources qu'inspirent l'intelligence et le courage; ce fut au point que le moindre secours venu d'Europe aux Français en ce moment, aurait forcé l'armée d'Abercombrie, fatiguée de combats incessants et décimée en outre par la fièvre jaune, de se rembarquer avec une perte immense. Ce secours n'arriva pas, et il fallut bien à la fin que la petite garnison française, épuisée

par ses victoires mêmes, se résignât à capituler. Au mois de juin suivant, les Anglais reprirent aussi les îles de Saint-Vincent et de la Grenade.

L'année 1796 ne se passa pas sans qu'il partît de la Guadeloupe une expédition française qui troublât les ennemis dans leurs succès. Au mois de novembre, le brave Senez, à la tête d'une petite division composée de la corvette *le Décius*, de la canonnière *la Vaillante* et de trois goélettes, le tout portant cent cinquante hommes de débarquement, résolut de s'emparer de l'île anglaise de l'Anguille. La descente se fit sous la protection d'une vive canonnade du *Décius* et de *la Vaillante*, embossés à l'entrée du port. Les ennemis eurent bientôt capitulé, et Senez ramassa dans le port de l'Anguille vingt et un navires marchands ou corsaires d'Angleterre.

Après sa victoire, il faisait route pour la Guadeloupe avec sa petite division, ses prises et son butin, quand il fut chassé par la frégate anglaise *la Lapwing*. A cette vue, Senez n'eut d'autre pensée que de sauver son convoi à tout prix ; et lui ayant fait signal de se couvrir de voiles pour gagner l'île Saint-Martin, il garda seulement *le Décius*, qui portait 18 canons de 8 livres de balles, et la canonnière *la Vaillante*, avec lesquelles il présenta le combat à la frégate ennemie, armée de 46 canons de 16. La canonnière s'étant échappée dès les premières bordées des Anglais, la corvette continua seule l'action contre *la Lapwing*; et, par l'audace à la fois et la finesse de ses manœuvres, par le dévouement persévérant de son commandant et de son équipage pour le salut du convoi, elle vint à bout de réduire son adversaire à lâcher prise et à rester tout entier au soin de se réparer, jusqu'au lendemain. Par malheur, *le Décius*, horriblement désemparé, à demi fracassé, faisant eau de toutes parts, ne put mettre à profit la nuit pour s'éloigner, et se retrouva, au lever du jour, en face de la frégate anglaise. La lutte recommença plus acharnée, s'il était possible, que la veille. Ayant plus de cent vingt hommes hors de combat, sa mâture croulée, ses canons démontés, ses poudres noyées, son navire presque submergé, Senez ne voulait pas encore entendre parler d'amener pavillon; il ne l'amena pas en effet, et laissa couler bas *le Décius* plutôt que de le rendre. Les chaloupes anglaises n'eurent que le temps

de venir recueillir l'héroïque commandant avec les restes de son équipage. Senez, pour une si belle conduite, fut élevé au grade de capitaine de frégate.

Environ quinze mois après l'expédition de l'Anguille, Victor Hugues, débarrassé de Lebas, que son mauvais état de santé avait ramené en Europe, reprit ouvertement ses habitudes de despotisme brutal et grossier, tempérées un moment par la présence de son collègue. Mais il s'était fait dans le général Pélardy un ennemi redoutable qui l'accusait incessamment, auprès du Directoire et du corps législatif, de vouloir se perpétuer à la Guadeloupe dans l'emploi que le gouvernement lui avait confié, en cherchant à mettre dans ses intérêts les cultivateurs et à jeter de la défaveur sur les généraux et les autres agents que l'on envoyait ou que l'on destinait à la colonie. Le Directoire lui donna, en conséquence, pour successeur le général Desfourneaux, qui avait fait rapidement sa fortune militaire à Saint-Domingue, par la protection de Santhonax, duquel pourtant il n'avait pas épousé tous les principes : car il paraissait animé d'idées gouvernementales ; et, par l'exemple même de Toussaint Louverture, il avait appris à ne pas laisser aux nègres une liberté absolue et sans condition de travail. Le général Pélardy fut placé sous ses ordres en qualité de commandant de la force armée. Les frégates *la Volontaire* et *l'Insurgente*, chargées de transporter les deux généraux avec cent soixante-huit soldats, déposèrent en passant un nouvel agent à Cayenne, où il existait des troubles continuels, et arrivèrent à la Guadeloupe le 22 novembre 1798. Victor Hugues ne se montrait nullement disposé à remettre son poste; mais le général Desfourneaux, s'appuyant sur les partisans que le général Pélardy avait dans la colonie, fit arrêter inopinément et embarquer l'ex-agent qui, bientôt après, fut mis à la tête de la colonie de Cayenne et de la Guyane française, où il ne devait pas montrer contre l'ennemi du dehors, la même énergie qu'il avait déployée à la Guadeloupe. Le général Desfourneaux, ayant voulu peut-être imposer trop précipitamment et d'une manière trop absolue un système d'administration complétement neuf à une société coloniale bouleversée de fond en comble, se fit des ennemis dans tous les partis de la colonie. Un arrêté qu'il prit, à l'imitation de Toussaint Louverture, pour

obliger les propriétaires à payer aux nègres cultivateurs un quart de leur revenu, lui mit les blancs à dos; et un autre arrêté pour autoriser les fermiers des propriétés d'absents à rechercher les nègres qui dépendaient précédemment de ces biens, le fit accuser par les négrophiles de préluder au rétablissement de l'esclavage. Son système de pondération, quoique partant d'un principe sage et convenablement raisonné, fut mal reçu de tous côtés, parce qu'il ne prenait pas assez la peine de se déguiser et ne procédait pas avec assez d'adresse. Un mot factieux, ou peut-être seulement léger, qu'il laissa, dit-on, échapper dans une saillie de table, mais dont il n'a jamais d'ailleurs reconnu l'authenticité, acheva de le perdre aux yeux mêmes de la garnison. Les officiers ayant répandu le bruit qu'il leur avait dit que si le Directoire lui envoyait un remplaçant, il le repousserait par la force, les troupes mêmes de la colonie s'emparèrent de sa personne et l'embarquèrent, comme il avait fait lui-même de Victor Hugues. Le général Pélardy fut nommé, à son corps défendant, administrateur provisoire de la Guadeloupe par les autorités civiles et militaires de l'île. A la faveur du conflit existant entre le général Desfourneaux, d'une part, et la garnison et les habitants, de l'autre, les Anglais avaient cru qu'il leur serait facile de s'emparer de nouveau de la Guadeloupe, et ils avaient envoyé, à cet effet, quatre frégates avec des troupes de débarquement; mais, comme elles se présentaient en rade pendant la nuit du 16 octobre 1799, elles furent repoussées à coups de canon et obligées de renoncer à leur entreprise.

Les Anglais eurent plus de succès contre les colonies bataves de l'Amérique que contre la Guadeloupe; ils s'emparèrent de Surinam, Démérary, Essequebo, dans la Guyane hollandaise, reprirent l'ile Saint-Eustache et occupèrent aussi celle de Curaçao. D'autre part, ils enlevèrent aux Espagnols la belle île de la Trinidad; mais ils échouèrent devant Porto-Ricco.

Pendant ce temps, les deux îles françaises de la mer des Indes s'étaient gouvernées et défendues comme la Guadeloupe, par elles-mêmes. L'île de France servait de port d'armement et de refuge à de nombreux corsaires qui jetaient dans le plus grand trouble le commerce des ennemis. Au capitaine Le Brun qui, le premier depuis la révolution, s'était signalé par ses courses har-

dies dans la mer des Indes, avaient succédé l'intrépide Malrousse et surtout le fameux Robert Surcouf.

On comprend que les combats de corsaires ne sauraient être, en général, du domaine de cette histoire; toutefois les courses de Robert Surcouf ont droit, en passant, à une mention particulière. Avec le brig *l'Émilie*, armé seulement de 4 canons, et n'ayant que trente-deux hommes d'équipage, Surcouf s'empara d'abord de trois bâtiments du commerce anglais et du brig *le Cartier*, qui les pilotait; monté ensuite sur ce brig avec vingt-deux Français, pendant que *l'Émilie* conduisait ses prises à l'île de France, il enleva à l'abordage la corvette *le Triton*, de 26 canons en batterie et cent cinquante hommes d'équipage. Sa rentrée à l'île de France avec une telle conquête, faite à l'aide de moyens si disproportionnés, fut un véritable triomphe. Il retourna ensuite pour quelque temps en Europe où son caractère insoumis, indisciplinable, ne lui permit pas plus alors que depuis d'entrer dans la marine de l'État.

Sur ces entrefaites, une division légère, composée des frégates *la Forte*, *la Régénérée*, *la Seine*, *la Vertu*, et des corvettes *la Bonne-Citoyenne* et *la Mutine*, était partie de Rochefort pour l'île de France, le 4 mars 1796, sous les ordres du contre-amiral de Sercey, emmenant à bord les deux commissaires du Directoire Baco et Burnel, huit cents hommes d'infanterie, commandés par le général Magallon, et deux compagnies d'artillerie. *La Mutine* avait été démâtée par la tempête à la hauteur des Canaries, laissée dans ces parages, puis prise par la frégate anglaise *la Minerve*, pendant que presque tout son équipage était descendu à Santa-Cruz de Ténériffe. C'était à cet équipage français que l'île espagnole avait dû son salut lors de la furieuse attaque et de la défaite de Nelson. Le contre-amiral de Sercey, arrivé à l'île de France après trois mois et demi de navigation, n'y débarqua pas d'abord sans peine. Les commissaires du Directoire, qui avaient pour mission spéciale de faire exécuter sur-le-champ le décret d'abolition de l'esclavage, dût-il même en coûter la vie à tous les blancs, furent repoussés, et Sercey empêcha d'autant moins ensuite qu'on ne les embarquât sur une corvette pour les éloigner au plus tôt de la colonie, qu'il lui était évident, ainsi qu'aux généraux Malartic et Magallon,



L'AMIRAL DUPERRÉ.

qu'ils auraient fait de l'île de France un autre Saint-Domingue.

Cette querelle coloniale étant vidée, la division Sercey, renforcée des frégates *la Cybèle* et *la Prudente* et d'un brig, qu'elle avait trouvés dans ces parages, alla faire de rapides croisières à la hauteur de Ceylan, à Tranquebar, et sur la côte de Sumatra, croisières qui lui procurèrent plusieurs prises très-riches. Il était en veine de poursuivre ses succès, et projetait d'enlever l'établissement de Poulo-Pinang à l'ennemi, quand, le 9 septembre 1796, il fut aperçu, à l'entrée du détroit de Malac, par deux vaisseaux anglais de 74 canons, *l'Arrogant* et *le Victorieux*. Sercey, continuant sa route en prolongeant la terre, essaya quelque temps d'éviter ces forces supérieures; mais dès qu'il eut compris qu'il n'y réussirait pas, il fit virer de bord, et donna le signal de l'ordre de bataille renversé. Le combat dura quatre heures, au bout desquelles les deux vaisseaux, tout désemparés, furent obligés de s'éloigner. Le capitaine Magon de Médine, commandant *la Prudente*, et le capitaine Lhermite qui, après de fructueuses croisières dans la mer du Nord et une campagne en Norwége, avait reçu le commandement de la frégate *la Vertu*, se distinguèrent beaucoup dans ce combat; placé en tête, dans l'ordre renversé, Lhermite soutint seul, durant près d'une demi-heure, le feu d'un des vaisseaux ennemis. Après ce beau fait d'armes, la division Sercey promena son pavillon vainqueur dans l'archipel de Mergui, dans le golfe de Bengale, à la côte de Coromandel, devant Trinquemalé et à Batavia. De là, le contre-amiral porta ses croisières aux débouquements des détroits fréquentés par les navires anglais qui font le commerce de la Chine, puis retourna à l'île de France, d'où il renvoya *la Cybèle* en Europe; mais il s'adjoignit la frégate *la Preneuse* et la corvette *la Brûle-Gueule*, qui, arrivées avant lui dans la mer des Indes, revenaient de croiser dans le canal de Mozambique.

De tous côtés on recevait des demandes de secours à l'île de France contre les envahissements des Anglais. Tippo-Saëb, le roi de Pégu et les établissements hollandais des Indes-Orientales en réclamaient à la fois. L'appui que les insurrections coloniales avaient si souvent trouvé dans les équipages, depuis la révolution, fut cause que l'assemblée coloniale de l'île de France, entourée de nouveaux ferments de troubles, pressa le contre-amiral

de Sercey de s'éloigner avec sa division et d'aller à Batavia. Sercey, après avoir expédié des secours à cette colonie hollandaise par quatre de ses frégates, et avoir séjourné quelque temps de sa personne aux Séchelles, fut de nouveau mis si vivement en demeure de quitter le mouillage de l'île de France, sous le prétexte qu'on ne pouvait plus nourrir ses équipages, qu'il consentit, pour éviter de sanglants désordres, à ne conserver que trois frégates et une corvette, et à renvoyer *la Vertu* et *la Régénérée* en Europe, sous les ordres de Magon de Médine. Celui-ci amena à Rochefort, au mois de septembre 1798, deux galions espagnols des Philippines, qu'il avait sauvés, chemin faisant, après avoir mis en fuite une frégate anglaise. L'assemblée coloniale ne se montra point encore satisfaite de l'affaiblissement de la station, et, comme les troupes européennes ne l'inquiétaient pas moins que les équipages, elle ne laissa pas de trêve au gouverneur Malartic, dont le désir de conciliation était poussé parfois jusqu'à la faiblesse, qu'il n'eût intimé l'ordre à ces troupes de monter sur les frégates pour être conduites en France. La frégate *la Seine*, et un bâtiment marchand furent chargés de les transporter. *La Seine*, capitaine Bigot, fut attaquée aux atterrages de France, le 29 juin 1798, par les frégates anglaises *le Jason* et *la Pique*, et ne se rendit, après un combat acharné, qu'à l'approche d'un troisième ennemi.

De la division Sercey, il ne restait donc plus dans la mer des Indes, et encore dans un état de dispersion complet, que les frégates *la Forte* et *la Prudente*, expédiées à Batavia, *la Preneuse*, en mission à Mangalore, et la corvette *la Brûle-Gueule*, sur laquelle le contre-amiral s'était vu réduit à porter son pavillon.

La mission de *la Preneuse*, capitaine Lhermite, était occasionnée par une nouvelle ambassade que Tippo-Saëb avait envoyée à l'île de France, au commencement de l'année 1798, pour y solliciter le secours d'un corps de troupes dressées à l'européenne; car ce prince, après avoir été contraint de déposer une seconde fois les armes en 1792, et de se soumettre aux conditions des Anglais, venait de les reprendre à l'instigation intempestive et déplorable d'un parti turbulent de Français de Pondichéry qu'il avait accueillis dans sa capitale ; ce parti, qui avait à sa tête un capitaine corsaire nommé Ripaud, se trompant à la fois

d'hommes et de pays, plantait dans Seringapatnam des arbres de la liberté, et y jurait haine à tous les princes, hormis au *citoyen Tippo-Sultan le Victorieux*. Arrivée quelques semaines plus tard à l'île de France, l'ambassade aurait pu emmener avec elle les troupes renvoyées sur *la Seine*, qui, dirigées par des officiers au courant de la guerre de l'Inde, seraient peut-être venues à bout de donner une autre issue à la lutte aussi malencontreusement rouverte que peu sagement conduite par Tippo-Saëb, abandonné désormais sans conseils, sans soutiens extérieurs, à toute la fougue de son caractère. *La Preneuse* n'avait été chargée de porter sur le continent de l'Inde qu'un secours de quatre-vingt-six hommes; tandis que, par le conseil du général Malartic, les ambassadeurs de Tippo, parmi lesquels le Français Dubuc, poussaient leur route jusqu'en France pour y demander un appui plus important, que les circonstances ne leur permirent pas d'obtenir.

La campagne de *la Preneuse* fut un long drame rempli d'incidents et de péripéties qui l'ont rendue fameuse. Elle s'ouvrit par un orage épouvantable dans lequel le capitaine Lhermite et vingt-cinq de ses hommes furent blessés par la foudre; la frégate elle-même faillit être consumée. Presque aussitôt ce fut un combat avec deux bâtiments de la Compagnie anglaise des Indes, armés de 36 canons chacun et mouillés sous la protection des forts de Tellitchery; *la Preneuse* remporta la victoire et se rendit maîtresse de ces bâtiments, ainsi que de neuf cents passagers, dont cinq cents soldats, qu'ils avaient à bord. Le capitaine Lhermite ne sachant que faire de ces nombreux prisonniers, les renvoya, avec un cartel d'échange, au commandant anglais de Tellitchery, et expédia pour l'île de France les deux bâtiments capturés. *La Preneuse* alla ensuite déposer ses passagers à Mangalore, et de là fit voile pour Batavia où Sercey lui avait donné rendez-vous.

Elle n'eut pas à l'y attendre longtemps; car *la Brûle-Gueule*, portant le pavillon du contre-amiral, arriva sur ce point au mois de juin 1798. Sercey conduisit la frégate et la corvette à Sourabaya, d'où il les envoya en croisières dans les détroits de l'Est et dans l'archipel de la Chine. Trois mois suffirent aux deux bâtiments français pour enlever, dans ces parages, plus de quarante navires au commerce anglais.

Pendant ce temps, les frégates *la Forte* et *la Prudente*, qui étaient retournées à l'île de France, mais que le général Malartic avait promis de renvoyer au contre-amiral Sercey, resté à Sourabaya pour les attendre, s'étaient vues au contraire retenues par l'assemblée coloniale, puis, ayant été indignement vendues à des officiers du commerce, du choix de celle-ci, pour être employées à la course, *la Prudente*, commandée par le nommé Emmanuel Le Jollif, de Saint-Malo, s'était laissé prendre honteusement, le 9 février 1799, sur le banc des Aiguilles, par la frégate anglaise *le Dœdalus* (2); et *la Forte*, confiée à un vieillard nommé Beaulieu-le-Long, succomba à son tour sur les brasses du Gange, dans un combat meurtrier contre la frégate *la Sibyl*, combat où, du moins, l'honneur français resta sauf.

La Preneuse et *la Brûle-Gueule* étant de retour à Sourabaya, le contre-amiral Sercey arbora son pavillon sur la première, et, dans le courant du mois de mai 1799, fit voile pour l'île de France. Il touchait pour ainsi dire au port, lorsqu'il fut reconnu et chassé par une division anglaise, forte de trois vaisseaux de ligne, d'une frégate et d'une corvette, qui croisait dans ces parages; mais, quoique la brise du large favorisât la marche des ennemis, il parvint néanmoins à la baie de la Rivière-Noire, et de nombreuses embarcations, accourues à son secours, l'y introduisirent avec ses deux bâtiments, malgré une grêle de boulets et de mitraille que lui envoyaient les Anglais. Sercey, après s'être toué jusqu'au fond de la baie, s'y embossa, débarqua sur la côte sept canons de 18, et établit, à la pointe est de la passe, une batterie à l'aide de laquelle il tint en respect, pendant trois semaines, toute la division anglaise. Celle-ci finit par se décourager et par prendre le large. Elle ne se fut pas plutôt éloignée que le contre-amiral fit entrer sa frégate et sa corvette dans le port de l'île de France, aux acclamations des colons qui avaient été témoins de son habile et valeureuse défense. Mais la nouvelle qu'il eut alors du sort de *la Prudente* et de *la Forte* empoisonna la joie de son triomphe et l'empêcha de donner cours au projet qu'il avait de se rendre dans les mers de la Chine pour y intercepter, de concert avec les Espagnols, un grand convoi anglais dont la route lui était signalée. Obligé désormais de réduire ses opérations aux deux seuls bâtiments qui

lui restaient, Sercey envoya *la Preneuse*, sous la conduite de Lhermite, porter des secours aux colons hollandais de Graap-Reynets, et croiser dans les parages du cap de Bonne-Espérance et de la côte orientale d'Afrique.

Étant entrée dans la baie d'Algon, cette frégate eut l'audace d'engager, du 20 au 21 septembre 1799, un combat de nuit qui dura six heures, contre la corvette anglaise *le Rattle-Snake*, et une frégate, armée en flûte, de même nation, placées l'une et l'autre sous la protection d'une batterie de terre. Cet engagement inégal n'ayant pas eu de résultat, Lhermite porta sa croisière sur le banc des Aiguilles, où il fut aperçu, le 9 octobre, par *le Jupiter*, de 54 canons, sorti du cap de Bonne-Espérance pour l'attaquer. Après avoir été chassée par ce vaisseau, excellent marcheur, *la Preneuse* qui, tout en faisant retraite, recevait et rendait de fréquentes volées à demi-portée de canon, prit soudain la détermination de virer de bord, d'aller se poster en face du bâtiment chasseur, et d'en venir avec lui à un engagement décisif, à portée de pistolet. Lhermite, opposant à son adversaire toutes les ressources d'un bon et courageux manœuvrier, réussit à envoyer au *Jupiter* plusieurs bordées à poupe, qui y répandirent la terreur et la mort. Au milieu du trouble général qui s'était emparé des Anglais, il allait tenter l'abordage, quand le vaisseau de ligne, épouvanté, se couvrit de toutes ses voiles et prit chasse à son tour devant la frégate qui le conduisit à coups de canon jusqu'à l'entrée de la rade du cap de Bonne-Espérance.

Les avaries supportées par *la Preneuse* et ses pertes en hommes, par suite de ses combats si brillants et si disproportionnés, forcèrent Lhermite à reprendre la route de l'île de France. Après avoir atterri, le soir du 10 décembre 1799, sur la côte du Grand-Port, où aucun signal ne l'avait averti de la présence des ennemis, il poursuivait son chemin par un temps presque calme; déjà même il se disposait à entrer dans le port, lorsque, le 11 au matin, ses vigies lui signalèrent successivement deux vaisseaux de ligne anglais. C'étaient *le Tremendous* et *l'Adamant*, venus avec le dessein d'enlever ou de détruire sa frégate. Pour gagner de l'avance sur l'ennemi, Lhermite prit alors le parti de passer entre le Coin de Mire et la terre; par ce moyen, il serait parvenu au mouillage du Pavillon, dont il n'était plus qu'à une demi-lieue,

si, à onze heures et demie, une saute du vent qui passa de l'est-sud-est à l'ouest, ne l'avait tout à coup masqué. Pour comble de malheur, au moment où il manœuvrait pour s'introduire dans la baie du Tombeau, sa frégate fut jetée par la bourrasque sur un banc de corail, l'avant à la terre; et il lui fallut soutenir, dans cette position doublement critique, le combat le plus désespéré contre les deux vaisseaux ennemis, dont l'un portait 74 canons en batterie. Quoique réduit au seul usage de ses pièces de retraite, Lhermite se défendit depuis midi jusqu'à six heures du soir. Alors, ayant mis sa frégate dans l'impossibilité d'être relevée, et ayant envoyé à terre tout son équipage, moins l'état-major, il laissa tomber son pavillon. Les Anglais ayant tardé plus de deux heures à s'approcher pour amariner *la Preneuse*, il eût été facile à Lhermite de mettre le feu à sa frégate et de profiter des embarcations qu'on lui expédiait de terre pour se sauver; mais le brave et loyal capitaine crut son honneur engagé à se considérer comme prisonnier, sans aucun droit de disposer de sa personne, ni de son bâtiment, en l'état où il les avait rendus. Il fut, en conséquence, transporté avec son état-major à bord de *l'Adamant*, où le commodore Otham le reçut en noble appréciateur du courage et des talents qu'il venait de lui voir déployer, puis le renvoya à terre avec les siens, sous la condition d'un cartel d'échange. Les marques d'intérêt et d'admiration que prodiguèrent à ces braves le contre-amiral Sercey, le gouverneur Malartic et la population de l'île de France, leur furent une légère consolation à la perte de *la Preneuse*, que les Anglais incendièrent faute de la pouvoir relever, mais dont la gloire, comme le phénix, devait survivre à sa cendre.

Malgré les témoignages d'estime qu'ils ne pouvaient refuser à la valeur des marins que le contre-amiral Sercey avait amenés, sous son pavillon, dans la mer des Indes, les habitants de l'île de France, ou tout au moins les meneurs de la colonie, avaient vu sans regret l'anéantissement de tous les bâtiments de la division française qui n'étaient pas retournés en Europe. Évidemment le parti dominant dans les mers de l'Inde ne voulait plus rien de la métropole; car, dès avant la fin tragique de *la Preneuse*, il avait encore renvoyé en France *la Brûle-Gueule* avec une certaine quantité de nouvelles troupes qui lui étaient suspectes, et qua-

rante-six individus déportés comme conspirateurs. Le pilote chargé d'introduire cette corvette, dernier bâtiment de la division Sercey, dans le port de Brest par le passage du Raz, la perdit le 5 janvier 1800, et de deux cent six hommes qui la montaient, il ne s'en sauva que trente-huit. C'est ainsi que l'esprit de défiance qu'inspirait aux colonies, après tant de cruelles épreuves, tout ce qui leur venait de la métropole révolutionnée, joint à l'imprévoyance et à la politique décousue et déplorable de celle-ci à leur égard, avait causé la ruine en détail d'une division navale qui, avec son habile chef, ses valeureux marins, aurait pu tenir en échec les forces ennemies, intercepter le commerce des Anglais, inquiéter leurs établissements, et protéger efficacement ceux de la France et de ses alliés dans la mer des Indes.

Au mois d'octobre de la même année 1800, Surcouf, revenu dans cette mer et commandant le navire corsaire *la Confiance*, attaqua et enleva à l'abordage le bâtiment de la Compagnie anglaise *le Kent*, de 1,200 tonneaux et de 35 pièces de canon, monté par quatre cent trente-sept hommes; ce fut un événement en Angleterre, où l'on prit aussitôt la résolution d'armer d'une manière plus complète les navires de la Compagnie.

Dès auparavant, les Anglais s'étaient emparés, sans peine aucune, du petit établissement que les Français avaient à Foul-Pointe, sur la côte de Madagascar. Ils se rendirent aussi maîtres, le 5 avril 1800, de l'île de Gorée, sur la côte occidentale d'Afrique; mais ils furent repoussés de Saint-Louis du Sénégal.

Les avantages qu'ils obtinrent alors contre les colonies des alliés de la France avaient une tout autre importance. Déjà maîtres du Cap de Bonne-Espérance, ils firent main basse sur toutes les possessions hollandaises dans l'île de Ceylan et sur l'établissement de Malacca, tandis que, d'autre côté, ils enlevaient aux Espagnols une partie des Philippines et entraient dans Manille, par ruse, en se couvrant du pavillon français. Mais leur plus important succès fut celui qu'ils eurent sur le continent même de l'Inde. Le gouverneur général Wellesley, après s'être assuré de la neutralité des Mahrattes et de l'alliance du Nizam, avait envoyé deux armées nombreuses contre le sultan de Maïssour (c'était le titre que se donnait alors Tippo-Saëb, en même temps que celui de padischah ou empereur), et celui-ci,

après avoir éprouvé deux défaites successives à Sidarir et à Malaveli, les 6 et 27 mars 1799, s'enferma dans Seringapatnam et y fut assiégé. L'assaut ayant été donné, le 4 mai de la même année, et les Anglais s'étant précipités dans la ville, les Français rallièrent plusieurs fois, mais inutilement, les Indous. Tippo-Saëb, qui s'était plutôt conduit en soldat qu'en général, périt dans la mêlée ; les Anglais furent maîtres de sa capitale et bientôt de tout l'éphémère empire de Maïssour, dont l'habile Haïder-Ali-Khan avait jeté les fondements du temps de Suffren.

CONSULAT.

De 1800 à 1804.

CHAPITRE X.

De 1800 à 1802.

Le Consulat. — Bonaparte premier consul. — Forfait, ministre de la marine. — Section de la marine au conseil d'État. — Nouvelle organisation maritime de l'an VIII. — Création des préfectures maritimes. — Réintégration de La Touche-Tréville et de Burgues-Missiessy. — Querelle avec les États barbaresques. — Origine de la guerre et de la conquête de l'Algérie. — Querelle avec les États-Unis d'Amérique. — Combats auxquels elle donne lieu. — Fin de cette querelle. — Affaire de la division Perrée. — Combat du *Guillaume-Tell*, commandé par Decrès. — Perte de Malte. — Célèbre querelle des neutres avec l'Angleterre. — Son origine. — Renouvellement de la ligue de la neutralité armée. — L'Angleterre isolée à son tour. — Bataille navale de Copenhague. — Fin de la ligue des neutres. — Défaites des Anglais au Ferrol et sur d'autres points. — Nouvelles négociations pour la paix.

Sept ans à peine après avoir décapité la vieille monarchie, la France se jetait dans les bras d'un soldat heureux prêt à étouffer la liberté sous la gloire. Bonaparte avait fait le 18 brumaire (9 novembre 1799) et déjà préludait au despotisme sans frein de l'Empire par le despotisme déguisé du Consulat. La constitution de l'an VIII avait remplacé celle de l'an III, et donné à la France, avec le Consulat, un conseil d'État nommé par le pouvoir exécutif et chargé de la rédaction des lois; un tribunat, composé de cent membres, ayant pour mission de discuter publiquement les lois, après en avoir reçu communication du pouvoir exécutif qui absorbait en lui toute initiative; un corps législatif, chargé seulement de voter les lois sans les discuter, et composé de trois cents muets; un sénat, dit conservateur, composé de quatre-vingts membres, se renouvelant eux-mêmes sur la présentation de trois candidats, dont l'un était désigné par les consuls, le second par

le tribunat, le troisième par le corps législatif. Avec cette nouvelle forme, la République ne fut plus qu'un mot que l'Empire lui-même dédaigna longtemps d'effacer, et les volontés et les arrêtés d'un seul homme tinrent désormais lieu au pays d'inspirations et de lois.

Bonaparte n'avait nullement le sentiment de la marine; il ne comprenait de celle-ci que la chose matérielle, le vaisseau, ou, comme on l'a dit, le pont mobile pour transporter ses troupes; génie instantané, rapide, s'avançant par bonds et par sauts, il n'avait pas d'ailleurs cet esprit d'organisation méthodique et lent au besoin, qui fait néanmoins beaucoup de choses solides sans paraître s'agiter, cet esprit qu'avait le grand Colbert et qui est indispensable à la reconstruction d'une puissance navale, œuvre de patience plus que d'élan. Son énergique volonté pourrait bien créer des bâtiments de guerre en grand nombre; mais des marins pour les conduire habilement, cela ne lui serait point donné; aux premières difficultés qu'il rencontrerait sur cette route inconnue de lui, il abandonnerait ses essais inspirés seulement par la nécessité de combattre l'Angleterre, il gaspillerait plus d'argent encore que de temps à rêver l'envahissement de cette île, au moyen d'une marine de bateaux plats, et ferait oublier ainsi à la France le soin de reconstituer une marine sérieuse; dans sa colère de ne pouvoir créer des flottes victorieuses, comme il créait des armées de terre, il inventerait le blocus des mers par les continents, il entraînerait ses phalanges héroïques jusqu'au fond de la Russie, et pourquoi?..... Pour réduire une île qui était à trois heures de lui, mais dont il ne triompherait pas, faute d'avoir le sentiment de la marine.

Cependant, soit que Bonaparte fût dans un de ces rapides instants où, par le fait de la nécessité même de la lutte avec une puissance purement navale, la lumière et la vérité se fissent forcément jour sur ce point dans son esprit, soit qu'il ne se crût pas encore assez sûr de lui-même pour ne pas accepter les idées des plus sages et des meilleurs esprits qui l'environnaient, il parut entrer un moment dans les vues de ceux qui voulaient restaurer la puissance maritime de la France, et ce ne fut pas tout d'abord le fatal Decrès qu'il porta au ministère de la marine et des colonies. Aussi, les deux premières années du Consulat furent-elles

les plus honorables pour la marine française de toute la période républicaine.

Sur l'avis unanime d'une commission composée de l'amiral *temporaire* Bruix, président, du vice-amiral Thévenard, des contre-amiraux Ganteaume et Dumanoir-le-Pelley (1), de l'ancien constituant Nompère de Champagny, du célèbre constructeur Sané, devenu ordonnateur à Brest, de l'ingénieur et commissaire principal de la marine Haran, des commissaires principaux Leger et La Boulaye, il fut question, dans les premiers jours du Consulat (2), de remplacer le ministère de la marine par un *Conseil d'Amirauté*, modelé sur celui d'Angleterre; mais cet avis, d'abord accueilli avec une grande faveur, ne prévalut pas en définitive, et l'ingénieur-constructeur Forfait, nommé ministre de la marine et des colonies, le 22 novembre 1799, à la place de Bourdon de Vatry, quelques jours seulement avant que la commission se fût prononcée, resta investi de ses nouvelles fonctions.

Forfait, homme très-habile dans son art, s'occupa naturellement beaucoup de constructions, ce dont l'État avait fort besoin après les pertes qu'il avait essuyées; mais, quoique ce ne fût certainement pas au fond son opinion, il eut le tort de céder à l'engouement du premier consul et du public pour les bateaux plats, en perdant un temps précieux et considérablement d'argent à les perfectionner et à en couvrir les chantiers. Un mobile plus blâmable encore l'engagea peut-être à ne pas résister à ce déplorable engouement : ce fut l'intérêt personnel qui, comme cela arrive trop souvent aux hommes du pouvoir, domina sa raison; car il se vit plus tard violemment accusé par Bonaparte lui-même de s'être associé aux entrepreneurs et aux fournisseurs de la flottille (3).

Tant que Forfait se trouva à la tête du ministère, il y eut un homme qui influa plus que lui sur l'organisation fondamentale de la marine : ce fut Fleurieu, que Bonaparte, il faut lui rendre cette justice, plaça toujours très-haut dans son estime, mais dont il aima mieux faire plus tard un intendant général de sa maison et un gouverneur du palais des Tuileries qu'un ministre de la marine, parce que Fleurieu ne pouvait partager sa manière de voir sur cette matière. Bonaparte toutefois essaya quelque temps de cet éminent organisateur pour la marine sous une autre forme

que celle de ministre, et cette époque fut la bonne du Consulat, sous le rapport maritime. Le conseil d'État ayant été institué par arrêté du 3 nivôse an VIII (24 décembre 1799), et divisé en sections des finances, de la législation, de la guerre, de la marine, de l'intérieur, les premiers membres de la section de marine furent Fleurieu, déjà membre de l'Institut, Nompère de Champagny, Caffarelli, Lescalier, Redon de Beaupréau, et Ganteaume. Ce dernier, en récompense de sa conduite au 18 brumaire, où, se trouvant à Paris, il s'était mis au nombre des plus zélés partisans du mouvement, avait d'abord été appelé à la présidence de cette section; mais, peu après, il fut chargé d'un commandement. Un nouvel arrêté des consuls, en date du 7 fructidor an VIII (23 août 1800), ayant distingué le conseil d'État en service ordinaire et en service extraordinaire, Fleurieu fut nommé présisident, et Nompère de Champagny, Redon, Najac, Truguet, furent investis des fonctions de membres de la section de marine en service ordinaire (4). Dès auparavant, la haute influence du principal inspirateur des ordonnances de 1776, de l'ancien directeur des ports et arsenaux du temps de Sartine, s'était fait vivement sentir dans l'organisation essentiellement militaire, trop militaire même peut-être, du 7 floréal an VIII (27 avril 1800), organisation qui sapa, jusque dans son principe, celle de brumaire an IV, à laquelle pourtant elle aurait pu emprunter d'excellentes idées. Quoique le moment fût très-opportun, on ne sut pas assez entrer dans un système conciliateur, on passa d'une extrémité à l'autre, et l'élément militaire rejeta de nouveau bien loin sur le second plan l'élément civil qui l'avait beaucoup trop dominé dans la marine, pendant le cours de la révolution.

Par l'arrêté du 7 floréal, le territoire maritime de la France fut divisé en six arrondissements, à la tête de chacun desquels il y aurait un *préfet maritime*, pouvant être pris aussi bien parmi les officiers militaires que parmi les officiers d'administration (5), et ayant sous ses ordres un *chef militaire* chargé spécialement de la garde du port ainsi que des forts en dépendant, et commandant les officiers de vaisseaux de tous grades et les troupes d'artillerie de la marine, à terre ou dans l'arsenal; un *chef des constructions navales*, ayant sous ses ordres les ingénieurs-constructeurs, déclarés officiers militaires par cet arrêté (6); un

chef du mouvement du port, chargé de la garde et de la conservation des vaisseaux dans le port, et de présider à leur entrée et à leur sortie; un *chef d'administration*, chargé de l'inscription maritime, à laquelle il n'était rien changé, de la comptabilité, des magasins, chantiers, ateliers, hôpitaux, bagnes, etc., et ayant sous lui des commissaires, sous-commissaires et commis. L'arrêté du 7 floréal instituait un inspecteur général des constructions navales, quatre inspecteurs généraux d'artillerie de la marine et six inspecteurs du service maritime, ces derniers ayant des sous-inspecteurs et des commis sous leurs ordres. Cette multiplicité d'emplois était imposée par le premier consul, auquel il fallait beaucoup de créatures et qui ne simplifiait la machine gouvernementale que quand il s'agissait de la résumer en lui. Le même arrêté décida que tout bâtiment passerait de l'autorité du chef des mouvements du port sous celle d'un commandant militaire dès qu'il serait mouillé en rade, qu'il y aurait à bord de chaque bâtiment un agent de comptabilité, sous les ordres du capitaine, et sur le vaisseau amiral de toute escadre, un commissaire soumis à l'officier général et ayant sous ses ordres les agents comptables de tous les vaisseaux; il décida aussi qu'un officier du génie maritime serait embarqué à bord de chaque escadre et de chaque division navale. Enfin il institua, dans chaque chef-lieu d'arrondissement maritime, un conseil d'administration, composé du préfet maritime et des chefs des différents détails du service du port.

Quelques jours après, le 14 floréal an VIII (4 mai 1800), on rétablit un conseil des prises, sur ce fondement qu'il était dangereux d'attribuer aux tribunaux ordinaires ou de commerce, comme cela avait lieu depuis la révolution et depuis la suppression des tribunaux d'amirauté, la connaissance de la justice des nations entre elles, le droit de peser la lettre des traités, de décider si un pays était neutre, ennemi ou ami, et de trancher peut-être ainsi les questions de paix ou de guerre. Le conseiller d'État, ancien ministre de la marine, Redon de Beaupréau, fut le premier qui présida le nouveau conseil des prises (7).

Enfin l'année ne se passa pas sans que le personnel de la marine militaire fût réglé, et un arrêté, en date du 29 thermidor an VIII (17 août 1800), décida qu'il serait entretenu, pour le

service de l'État, le nombre de treize cent cinquante-quatre officiers, déterminé par la loi de brumaire an IV, savoir : huit vice-amiraux, seize contre-amiraux, cent cinquante capitaines de vaisseau, divisés en deux classes, cent quatre-vingts capitaines de frégate, quatre cents lieutenants et six cents enseignes de vaisseau; et que les officiers de tous grades, indépendamment de ceux à la retraite, seraient distingués en officiers en activité de service et officiers en non-activité, ces derniers n'ayant droit qu'à la demi-solde. Les vice-amiraux parmi lesquels on réservait deux places à donner, furent Thévenard, Truguet, Villaret-Joyeuse, Rosily et Bruix, qui tous les six étaient déjà en possession de leur grade sous le Directoire (8). A la tête des contre-amiraux de l'organisation de l'an VIII, brillait un homme qui aurait dû être le premier des vice-amiraux et par les talents et par l'ancienneté des services : par arrêté des consuls, La Touche-Tréville venait enfin d'être réintégré dans son grade (9), ainsi que le savant Burgues de Missiessy-Quiès. On voyait avec plaisir que plusieurs noms de l'ancienne marine se retrouvaient parmi ceux des officiers de la nouvelle; c'était comme un gage de retour à de meilleurs errements, à de meilleurs principes maritimes. Mais il eût été désirable qu'une paix de dix années au moins donnât au nouveau personnel, en qui, certes, la bravoure, la bonne volonté et l'intelligence ne manquaient point, le temps de s'instruire de la science des manœuvres, de se former à la tactique et aux grandes évolutions navales. Ce fut ce temps qui lui manqua. Le Consulat, en s'installant, avait trouvé la France en guerre maritime, non plus seulement avec l'Angleterre, avec le Portugal, fatalement entraîné par d'anciens traités à tourner dans le cercle de celle-ci, les Deux-Siciles, la Russie et la Turquie; mais encore avec les États-Unis d'Amérique et les États barbaresques d'Alger, Tunis et Tripoli.

Les souverains barbaresques s'étaient permis, entre autres vexations, de jeter dans les fers les négociants de la République qui se trouvaient sur leurs territoires, et de confisquer leurs biens; tout cela, tant à l'incitation de l'Angleterre et de la Porte Ottomane, sous le prétexte de l'expédition d'Égypte, que sur les conseils de Bacri et Busnah, deux juifs qui, par le motif que le gouvernement républicain leur devait le prix de blés expédiés

d'Afrique à Toulon, tentaient d'usurper les établissements français de Bone et de La Calle. Jean-Bon-Saint-André, devenu simplement commissaire du Directoire à Alger, et ne manifestant plus désormais d'autre ambition que celle d'être regardé comme *un bon fonctionnaire* (10), avait, dès l'origine, surveillé et dénoncé les intrigues de toutes sortes qui excitaient les puissances barbaresques contre la France (11), et en même temps il avait étudié, chose que l'on avait déjà faite maintes et maintes fois, particulièrement sous Louis XIV (12), les moyens éventuels de conquérir la régence algérienne. « Il y a, écrivait-il vers ce temps, une tradition dans le pays qui dit que les Français s'empareront un jour d'Alger. » Bonaparte parut songer à diverses reprises, notamment en 1802 et 1803, à réaliser cette tradition; mais d'autres idées de conquêtes plus immédiates l'en détournèrent, et c'était sous un règne qui ne présageait rien d'aussi hardi, qu'elle devait s'accomplir. D'ailleurs, la régence d'Alger, s'inclinant devant la renommée du premier consul, n'avait pas tardé à revenir à des sentiments plus circonspects et à renouveler les anciens traités avec la France. Les gouvernements de Tripoli et de Tunis l'imitèrent. Toutefois, Bacri et Busnah ne renoncèrent pas plus à leurs intrigues qu'à leur argent; faute de pouvoir se les approprier eux-mêmes, ils devaient pousser les Anglais à s'emparer, sous l'Empire, des concessions d'Afrique appartenant aux Français, et entretenir, jusque sous la Restauration, des éléments de discordes qui aboutiraient, contre leurs intentions, à la conquête d'Alger.

La querelle avec les États-Unis avait diverses causes, dont plusieurs allaient s'éteindre naturellement avec le nouveau gouvernement que la France venait d'accepter des mains de Bonaparte. L'Amérique libre était divisée en deux camps politiques : les fédéralistes, à la tête desquels on voyait Washington et John Adams, et les démocrates qui fondaient leur espérance sur Jefferson. Les premiers avaient vu avec regret les violences de la révolution française, l'exécution de Louis XVI, celle de d'Estaing, et l'exil de La Fayette, qui tous les trois avaient si puissamment contribué à fonder leur liberté; les seconds, au contraire, faisant peu profession de sensibilité, avaient épousé avec ardeur la cause des clubistes de France et de la Montagne; longtemps,

excités par l'envoyé de la Convention, Genet, ils avaient voulu précipiter l'Amérique dans l'alliance offensive de la révolution française; avec leur concours, cet homme, ne tenant aucun compte des observations du gouvernement fédéral, ni de la position délicate des neutres pendant la guerre, avait armé à Charles-Town des corsaires contre les Anglais et fait vendre leurs prises dans ce port; enfin il avait osé traduire le gouvernement lui-même, dans la personne de Washington, devant l'opinion publique, déclarer hautement qu'il en appelait du président à la nation, et lever des troupes dans l'ouest de l'Union pour attaquer les colonies des ennemis de la République française. Il n'avait pas fallu moins que cet excès d'audace pour que Washington exigeât son rappel; les citoyens Fauchet et Adet avaient été successivement nommés à sa place. Mais, si les torts avaient été jusque-là du côté de la République française, le gouvernement des États-Unis s'était, bientôt après, laissé entraîner beaucoup trop loin par son mécontentement. Dans son désir de ménager l'Angleterre, il avait mis en oubli les droits qu'assurait à la France le traité de 1778, auquel il devait la première reconnaissance de son indépendance, droits qui devaient être ceux de la nation la plus favorisée, et il avait conclu avec la Grande-Bretagne, en 1794, un traité de navigation et de commerce, sous le prétexte tout matériel que cette puissance fournissait aux Américains les quatre cinquièmes des importations et consommait pour plus de la moitié de leurs exportations. Par le traité de 1794, le gouvernement des États-Unis avait non-seulement lésé les droits de la France, mais il avait porté indirectement atteinte à ceux de toutes les puissances maritimes, et s'était fait à lui-même un tort moral et politique considérable en admettant, selon l'esprit du cabinet britannique, que *le pavillon ne couvrirait plus la marchandise*, et que les *munitions navales*, bien différentes, comme on le sait, des *munitions de guerre*, seraient saisies comme objet de contrebande, ce qui était faire l'abandon des principes du droit maritime international, de tout temps proclamés et défendus par la France. Ce traité, que le sénat des États-Unis ne ratifia qu'à une très-faible majorité, avait dû exciter au plus haut degré les justes susceptibilités du Directoire, et le citoyen Adet, ministre plénipotentiaire de la République à Phila-

delphie, avait aussitôt protesté et notifié au gouvernement fédéral la suspension de ses pouvoirs. D'abord on avait déclaré que ce n'était pas précisément une rupture; mais peu à peu les choses s'étaient aigries; le Directoire ayant cru devoir user de représailles en annonçant qu'il traiterait les neutres comme ils se laisseraient traiter par l'Angleterre et en détenant même dans les ports de la République des navires américains, on en était venu à des hostilités ouvertes. Cependant, comme de part et d'autre on avait un intérêt considérable à s'entendre et à ramener promptement la paix, on usait de ménagement dans ce commencement de guerre, que l'on réduisait, autant que possible, à des escarmouches de peu d'importance.

Les seules rencontres à peu près auxquelles donna lieu la querelle des États-Unis avec la France, furent celles de la frégate *la Vengeance*, capitaine Pichot, avec la frégate américaine *la Constellation*, et de la corvette *le Berceau*, capitaine Senez, avec la frégate *le Boston*. *La Vengeance* sortit avec honneur de la première rencontre, au mois de février 1800, quoique le bâtiment adverse eût une plus forte artillerie que la sienne; mais, quelques mois après, elle fut prise, près de Saint-Domingue, après un nouveau et meurtrier combat, par la frégate *la Seine*, devenue anglaise. La corvette *le Berceau* remplaçait, dans la station de Cayenne, la frégate *la Syrène*, capitaine Renaud, qui, après un beau combat contre deux frégates anglaises, était allée déposer dans cette colonie le commissaire Victor Hugues, et elle avait enlevé, le 10 juillet 1800, une bonne partie d'un convoi anglo-portugais, amariné une corvette et mis en fuite un brig d'escorte, lorsque ayant conduit à bon port ses prises évaluées à plus de quatre millions, elle fut rencontrée par la frégate *le Boston*, de 32 canons, avec laquelle il lui fallut soutenir trois combats successifs à portée de pistolet. Le capitaine Senez, malgré les merveilles dont il étonna l'ennemi, fut à la fin obligé d'amener, à l'état de naufragé, pour le capitaine Littre, qui commandait la frégate américaine de force si supérieure à la petite corvette française (13).

Malgré ces rencontres de détail, les États-Unis, qui venaient de donner John Adams pour successeur à Washington dans la présidence, étaient toujours plus désireux de négocier que de combattre avec la France, leur première alliée; et, le 30 sep-

tembre 1800, trois plénipotentiaires américains conclurent à la terre de Mortefontaine, près Chantilly, avec Joseph Bonaparte, Rœderer et Fleurieu, un traité d'amitié, au nom des deux puissances, traité qui consacra de nouveau les principes du droit des neutres.

Ces principes qui agitaient en ce moment tout le nord de l'Europe, et étaient sur le point d'amener la rupture des puissances septentrionales, y compris la Russie, avec la Grande-Bretagne, avaient été posés dès l'an 1655, par la France, dans son traité de commerce, en date du 3 novembre de cette année, avec l'Angleterre, traité qui établissait que les navires des deux peuples seraient libres de porter de la marchandise et même des vivres appartenant aux ennemis de l'un ou de l'autre, excepté de la marchandise de contrebande, circonscrite aux munitions, poudres, armes, chevaux et équipages servant au combat; que ces navires, soumis à cette exception, pourraient trafiquer en toute sûreté dans les pays neutres et ceux même avec lesquels on serait en hostilité, pourvu que le trafic ne se fît en aucun port ou ville assiégée par l'un ou l'autre des deux États contractants. L'Angleterre, dans ce temps, loin de paraître regretter les conditions du traité de 1655 avec la France, parce qu'elle y trouvait alors son intérêt, les avait introduites et étendues même, peu d'années après, dans son traité de commerce du 17 février 1668, qui voulait que *les villes et lieux fussent bloqués et investis* pour qu'il fût interdit à un navire neutre d'y venir faire son trafic, et réglait la manière dont la visite des bâtiments marchands serait faite par une chaloupe montée de deux ou trois hommes seulement, pour s'assurer qu'ils ne portaient pas d'objets de contrebande. Les traités d'Utrecht du 11 avril 1713 entre la France et l'Angleterre et entre la France et la Hollande, stipulèrent les droits des neutres d'une manière plus solennelle encore et en firent des fondements du droit public de l'Europe; mais, en 1756, les intérêts de l'Angleterre ayant changé, le gouvernement de cette puissance voulut changer le droit public de l'Europe relativement aux neutres; il commença par étendre la liste des objets réputés de contrebande, en y comprenant, sous le nom de *munitions navales*, tout ce qui sert à la construction et à l'équipement des vaisseaux; puis, comme il s'agissait alors pour lui de s'emparer des colonies françaises et de les priver dans ce but de toute espèce de moyens d'exister,

le gouvernement anglais prétendit que ces neutres n'avaient pas le droit de faire le commerce des colonies d'un État en guerre, sous le prétexte que cet État lui-même ne l'aurait point autorisé étant en paix. Les nouveaux principes de l'Angleterre étaient si mal fondés en droit, qu'après les avoir mis en pratique par la force, tout le temps que la guerre dura, elle en fit l'abandon dans le traité de Paris de 1763 qui rétablit à cet égard ceux du traité d'Utrecht. Toutefois, dès que la France et l'Espagne eurent pris part à la guerre de l'indépendance de l'Amérique, le gouvernement anglais en revint à ses prétentions de 1756, et alla même jusqu'à poser comme une doctrine que *les ports de France* étant, *par leur position,* tenus *naturellement* en état de blocus *par les ports d'Angleterre,* on pouvait arrêter les navires neutres qui s'y rendaient, même sans qu'ils fussent assiégés ou fermés par aucune force navale. Des bâtiments hollandais qui allaient à Rochefort furent, dans le temps, victimes de cette audacieuse doctrine. C'est alors que, d'après les inspirations de l'habile Vergennes (14), ministre des relations extérieures de Louis XVI, la czarine Catherine de Russie forma la fameuse ligue de *neutralité armée* des puissances maritimes du Nord, pour soutenir les vieux principes de droit public sur les mers et s'opposer aux prétentions de l'Angleterre, conformément à l'esprit du traité de commerce signé le 6 février 1778 par la France et les États-Unis, ligue qui apparut dans toute sa puissance en 1780, et aux motifs de laquelle adhérèrent bientôt plus ou moins ouvertement tous les gouvernements de l'Europe.

La ligue des neutres, après avoir reconnu tous les principes précédemment imposés, détermina, pour répondre à la plus exorbitante des prétentions de l'Angleterre, que la dénomination de *port bloqué* ne serait accordée qu'au port assez resserré par des vaisseaux ennemis, pour qu'il y eût danger évident d'y entrer. A cette époque, l'Angleterre s'évada devant les dispositions formelles des cours du Nord; battue par la France, elle ne tarda pas même à consentir, dans le traité de paix de Versailles de 1783 et dans le traité de commerce de 1786, l'abandon du nouveau droit public qu'elle avait voulu imposer aux nations à son profit, et remit, pour en reprendre la trame, à une occasion plus favorable. La révolution française et l'immense conflagration continentale

qui en fut la conséquence la lui ayant présentée, elle prit sur-le-champ des mesures pour faire prévaloir, au besoin par la force, ses doctrines de 1756 échafaudées de celles de 1778. Les États-Unis d'Amérique en passèrent par le honteux traité de 1794, qu'on vient de leur voir effacer, et, sous le coup de la préoccupation générale, l'Angleterre ne trouva, en Europe, d'autres réclamants sérieux que les gouvernements de la Suède et du Danemarck qui, ayant à peu près seuls conservé la neutralité, formèrent, au mois de mars 1794, une convention pour protéger la libre navigation de leurs sujets, et pour fermer l'entrée de la Baltique aux vaisseaux armés des puissances belligérantes. Les navires de commerce suédois et danois, pour se garantir des brutalités des Anglais, naviguèrent en convois, sous l'escorte de bâtiments de guerre. Cette précaution n'arrêta point les croiseurs ni les escadres d'Angleterre; prétendant exercer le droit de visite jusque sur les marins placés sous la protection d'un pavillon royal, ils forcèrent deux frégates suédoises à laisser mettre ce droit en usage sur un convoi qu'elles accompagnaient, et quelques mois après, à la fin de l'année 1799 et au milieu de l'année 1800, ils réduisirent successivement, à coups de canon, deux frégates danoises, avec leurs convois qu'elles n'avaient pas voulu permettre de visiter, à les suivre dans les ports britanniques. Enfin, leur audace croissant avec les injures dont ils abreuvaient les faibles, les Anglais contraignirent, le pistolet sous la gorge du capitaine, un navire suédois à leur servir d'instrument pour s'approcher, sous des apparences amies, de deux frégates espagnoles à l'entrée de la rade de Barcelone pour les surprendre et s'en emparer par un abordage indigne, au moment où leurs équipages étaient à terre. De si odieuses violences émurent enfin toute l'Europe; l'Angleterre, espérant étouffer les murmures par la menace, envoya, en même temps qu'un plénipotentiaire à Copenhague, une flotte considérable à l'entrée du détroit du Sund. Le Danemarck, contre la restitution en bon état de la dernière frégate capturée, renonça, pour le moment, à faire convoyer ses navires marchands par des bâtiments de guerre; mais le fond de la question resta tout entier à vider; le mécontentement des cours du Nord s'accroissait de la présence de la flotte anglaise à l'entrée du Sund; le roi de Suède et le czar Paul I[er] parlèrent

de renouveler la ligue de neutralité armée, et le roi de Prusse saisit le prétexte de la violation des droits des neutres pour envahir le Hanovre qui appartenait au roi d'Angleterre.

Le premier consul mit aussitôt à profit ces dispositions pour détacher le czar de la coalition contre la France. L'offre qu'il lui fit à cette époque de lui abandonner l'île de Malte, pour y établir à son gré l'Ordre de Saint-Jean-de-Jérusalem, flatta singulièrement ce monarque qui entra sur-le-champ en négociations pour faire sa paix avec la France.

Le présent était plus facile à offrir qu'à réaliser; car les Anglais et leurs alliés, les Portugais et les Napolitains, resserraient de plus en plus le blocus de cette île, où le brave général Vaubois se maintenait, depuis deux ans, avec une persévérance héroïque, sans aucune communication avec la France. Perrée, devenu contre-amiral, avait été chargé du commandement d'une division pour aller ravitailler Malte et débloquer Villeneuve et Decrès qui s'y trouvaient depuis leur fuite d'Aboukir. Parti de Toulon, le 10 février 1800, avec le vaisseau *le Généreux*, de 74 canons, la frégate *la Badine*, les corvettes *la Fauvette* et *la Sans-Pareille*, et la flûte *la Ville-de-Marseille*, portant ensemble trois mille soldats, des vivres et des munitions, il fut retardé dans sa marche par des vents contraires, de sorte qu'il ne parvint que le 18 à la hauteur de Malte, où il avait intention de s'introduire nuitamment et en trompant l'ennemi par une fausse attaque. Mais son arrivée ayant été signalée, le jour même, à Nelson qui croisait au vent de cette île, avec les vaisseaux *le Foudroyant*, de 80 canons, *l'Alexander*, *l'Audacious*, *le Northumberland*, chacun de 74, *le Lion*, de 64, une frégate et un brig, on ne lui laissa pas le temps d'exécuter son projet. L'escadre anglaise lui donna aussitôt la chasse, et tout ce qu'il put faire ce fut de se sacrifier, avec le vaisseau qui portait son pavillon, pour le salut du convoi. A son signal, celui-ci se sauva, moins la flûte, mauvaise marcheuse, que l'ennemi put amariner. *Le Généreux*, resté seul, et connaissant d'avance sa destinée, se plaça bravement en travers du *Foudroyant*, ancien vaisseau emmené de Toulon par les Anglais et que montait pour l'instant Nelson en personne. Perrée, qui, debout sur son gaillard d'arrière enflammait les siens par ses discours et son exemple, fut blessé à l'œil gauche dès le commencement de l'action, et ne

voulut pas quitter ce poste, même pour aller se faire panser ; au contraire, pour que la nouvelle de sa blessure ne jetât point d'indécision dans l'équipage, il monta sur son banc de quart, et, le porte-voix à la bouche, continua à donner ses ordres. La victoire hésitait à se déclarer pour l'ennemi devant tant de résolution, et Nelson, s'il eût réduit la lutte à un duel de vaisseau à vaisseau, malgré la force supérieure du sien, eût bien pu finir par succomber ; mais les trois vaisseaux de 74 vinrent à son secours, et entourèrent et criblèrent *le Généreux* au moment où il allait donner un abordage décisif au *Foudroyant* ; en ce moment aussi Perrée eut la cuisse droite emportée par un boulet de canon ; il expira sans avoir été témoin de la reddition de son vaisseau qui n'amena du reste que ras comme un ponton et coulant bas d'eau. Ainsi périt dans la fleur de l'âge un des meilleurs officiers de marine qui soient complétement sortis de la révolution ; Perrée, quoique les commencements de sa carrière militaire eussent été marqués par une révolte accompagnée d'une dénonciation mensongère contre Vence, alors son commandant, offrait, comme Lejoille, le type le plus favorable de cette classe d'officiers en qui le patriotisme et l'héroïsme suppléent quelquefois l'expérience et l'habileté (15).

Peu de temps après, dans la nuit du 29 au 30 mars 1800, le contre-amiral Decrès ayant voulu sortir du port de Malte avec le vaisseau *le Guillaume-Tell*, de 80 canons, sur lequel étaient embarqués douze cents hommes, fut attaqué à son tour par l'escadre de blocus. Il eut d'abord affaire au vaisseau *Le lion*, de 64 canons, qu'il désempara et mit en fuite, après l'avoir tenu un moment sous la menace d'un abordage ; mais *le Foudroyant* vint aussitôt relever son compatriote désemparé, et sommer *le Guillaume-Tell* de se rendre, en se plaçant sous sa batterie de tribord. Decrès, paraissant jaloux de trouver une belle mort pour faire oublier sa conduite à Aboukir, ordonna au capitaine de pavillon Saulnier de répondre à coups de canon ; celui-ci, assisté du lieutenant Donnadieu, s'en acquitta si bien qu'au bout d'une heure de combat il avait fait du gréement et de la voilure du *Foudroyant* un amas de débris et de lambeaux informes. Mais *le Guillaume-Tell*, n'ayant plus que son mât de misaine debout, n'offrait pas un moins affreux tableau. Son danger augmenta du retour du

Lion qui, après avoir réparé ses plus grosses avaries, vint se joindre au *Foudroyant* assisté déjà de la frégate *la Pénélope*. *Le Guillaume-Tell* voulut en finir par un abordage avec *le Foudroyant*, mais ce vaisseau l'évita en coiffant promptement ses voiles. Réduit à soutenir les bordées de trois bâtiments anglais, le vaisseau français eut encore à lutter contre des incendies qui le ravagèrent à plusieurs reprises, et contre une explosion de gargousses qui renversa Decrès du banc de quart sur lequel il était monté. Le contre-amiral, couvert de blessures, se releva sur-le-champ pour s'offrir de nouveau, comme un point de mire en quelque sorte, aux bordées des ennemis; « il se plaignait avec amertume, selon ses propres expressions, qu'il n'y eût pas un boulet de faveur pour lui. » Le capitaine Saulnier, plus gravement blessé encore, avait été obligé de se faire suppléer par le lieutenant Donnadieu; la plupart des autres officiers étaient hors de combat, la moitié de l'équipage était mort ou mutilé; *le Guillaume-Tell* venait de perdre son dernier mât, ses dernières manœuvres; il amena après huit heures et demie d'une résistance qui, certes, n'avait rien de comparable à celle du *Tonnant* et de bien d'autres vaisseaux français dans le cours de cette guerre, mais qui suffisait à voiler la tache faite à l'honneur du contre-amiral de l'escadre légère d'Aboukir. On regretta seulement pour Decrès, qui devait finir si misérablement, et pour la France dont il devait achever de perdre la marine, qu'il n'eût pas rencontré, dans le combat du *Guillaume-Tell*, le boulet de faveur qu'il avait cherché. Bonaparte, qui venait d'instituer les *armes d'honneur*, comme prélude de la création de l'ordre de la Légion-d'Honneur, lui en décerna une, et peu après, quand on l'eut échangé, il le nomma à la préfecture maritime de Lorient, puis au commandement d'une escadre à Rochefort.

Deux frégates françaises, *la Diane* et *la Justice*, capitaines Solen et Jean Villeneuve, en cherchant à leur tour à se sauver de Malte, furent également poursuivies par l'escadre de blocus; *la Justice* s'échappa et gagna Toulon, mais *la Diane* fut prise (16). Quelques jours après, le 5 septembre 1800, le général Vaubois, enfermé dans La Valette, réduit aux horreurs de la famine, et, pour comble de désespoir, voyant sa petite garnison dévorée par le typhus, se décida enfin à capituler pour l'île entière et ses dé-

pendances, devant l'armée de débarquement et de siége du général Pigott et l'escadre du blocus passée aux ordres du commodore Georges Martin. La garnison, ayant en tête le brave Vaubois et le contre-amiral Villeneuve, sortit l'arme au bras, tambour battant, drapeaux déployés, et fut ramenée à Toulon sur des vaisseaux anglais et aux frais des Anglais. C'est ainsi que Malte, par une des conséquences fâcheuses de l'expédition d'Égypte, vint au pouvoir des Anglais qui devaient rester attachés, comme le lichen, à ce formidable rocher d'où ils planent sur la Méditerranée mieux encore que de Gibraltar, autre rocher dont ils ne s'étaient pas non plus laissé extirper une fois qu'on les y avait introduits.

Le czar Paul réclama vainement du gouvernement britannique l'île dont Bonaparte lui avait fait le présent si éventuel. Irrité du refus qu'il éprouva, il mit l'embargo sur tous les navires anglais qui étaient dans ses ports, il entra sur-le-champ dans les vues de la Suède et du Danemarck, et renouvela, le 26 décembre 1800, avec ces puissances, la ligue de neutralité armée de 1780.

Déjà la Russie avait cessé d'être en guerre avec la France. Peu après, par suite des mémorables victoires continentales de Marengo et de Hohenlinden, remportées par les Français, l'empereur d'Allemagne fit sa paix à Lunéville, le 9 février 1801, sur les bases du traité de Campo-Formio. On y ajouta l'abandon à la France de toute la rive gauche du Rhin et l'érection de la Toscane en royaume d'Étrurie, au profit du duc de Parme, infant d'Espagne, laquelle avait lieu moyennant le don à la France, par la cour de Madrid, de six vaisseaux de ligne tout armés, et la rétrocession de la Louisiane, que Louis XV avait abandonnée à l'Espagne, comme un dédommagement des pertes que cette puissance avait faites par le traité de Paris, en 1763. Mais on verra que cette rétrocession coloniale à laquelle Bonaparte parut attacher un moment beaucoup de prix, n'eut qu'un résultat peu honorable pour la France. Le roi de Naples signa le mois suivant, un traité de paix qui l'obligeait à fermer ses ports aux Anglais, à recevoir au contraire et à nourrir, dans le golfe de Tarente, une division de douze à quinze mille Français, et à donner à la France trois frégates armées; division et frégates que Bonaparte, dans son esprit, destinait à l'Égypte.

La Grande-Bretagne désormais, n'ayant plus d'autres alliés que le Portugal et la Turquie, se voyait aux prises avec la France, l'Espagne et la neutralité armée du Nord qui n'était pas le moindre objet de ses préoccupations; de plus elle venait de voir tomber son roi Georges III en démence intermittente; l'Irlande n'avait pas cessé de l'inquiéter, quoique dans l'espérance de mettre un terme aux insurrections de ce pays et à ses vues d'indépendance, soutenues par la France, Pitt eût fait prononcer dernièrement l'*Union* du parlement irlandais avec ceux d'Angleterre et d'Écosse; enfin, la Grande-Bretagne ressentait tous les maux qu'elle avait naguère appôrtés à la France, la ruine commerciale et financière, l'affreuse disette, et jusqu'à l'esprit de révolte dans les équipages des vaisseaux. Au milieu de ces circonstances difficiles, Pitt, saisissant le prétexte du refus que Georges III avait fait de consentir à l'émancipation des catholiques d'Irlande et à l'occupation du Hanovre par le roi de Prusse, abandonna, plutôt en apparence qu'en réalité, le pouvoir qu'il avait tenu dix-sept ans dans ses mains; mais il gouverna encore, dans l'ombre, sous les noms du premier ministre Addington, son successeur, et du ministre des affaires étrangères Hawkesbury, dont le premier acte fut de poursuivre ses plans à l'égard des neutres.

Déjà, et tandis que, sous le commandement de l'amiral Keith, une flotte considérable, portant une armée de débarquement, faisait voile pour Gibraltar et l'Égypte, une autre flotte, composée de dix-neuf vaisseaux de ligne, de trente-six frégates, corvettes ou bombardes, et de plusieurs brûlots, sous les ordres de l'amiral Hyde-Parker, ayant pour vice-amiraux Nelson et Graves, menaçait la neutralité armée des puissances maritimes du Nord, à laquelle adhérait la Prusse. Après être entré dans le Kattegat, grand détroit qui sert de porte en quelque sorte aux trois passages du Petit-Belt, du Grand-Belt et du Sund, qui conduisent dans la Baltique, Parker somma le commandant danois de Kroneborg de lui laisser la libre entrée de ce dernier passage, et, sur le refus du commandant, la flotte anglaise se disposa à forcer le détroit. L'entreprise était périlleuse, et il ne fallut pas moins que l'audace de Nelson pour décider la prudence de Parker. On sait que le détroit du Sund, le plus praticable et le plus fréquenté de ceux qui font communiquer le Kattegat avec la Baltique, est

situé entre la côte orientale de l'île danoise de Seeland et la côte sud-ouest de la Suède, et qu'entre Elseneur et Helsingborg, il se rétrécit au point de ne plus présenter que trois mille neuf cent cinquante-quatre mètres d'ouverture, jusqu'à ce qu'il s'élargisse de nouveau entre Copenhague et Lanscrona, villes assises sur ses bords. Si le gouvernement suédois, soit par jalousie des priviléges qui assuraient au Danemarck la perception exclusive des péages du Sund, soit par un reste de ménagement pour l'Angleterre, n'avait complétement négligé de se fortifier à Helsingborg et sur la côte de sa dépendance, Nelson, qui reçut le commandement d'une avant-garde composée de douze vaisseaux et d'un grand nombre d'autres bâtiments et embarcations, aurait bien pu payer cher sa témérité; mais, après avoir tenu un moment le milieu du canal, sous la protection d'une ligne de galiotes à bombes et de canonnières, s'apercevant que la côte suédoise restait silencieuse, il s'en approcha, la rangea en paix, et put éviter ainsi le feu du château de Kroneborg et de la côte danoise, qui n'arrivait pas jusqu'à lui. C'est ainsi que les Anglais s'introduisirent dans le Sund, le 30 mars 1801. Mais ils n'étaient pas encore dans la Baltique, et devaient trouver près de Copenhague, qu'ils ne pouvaient laisser sans danger derrière eux en état d'hostilité, une résistance sérieuse. En effet, les Danois avaient concentré des moyens de défense formidables dans le Kouge-dy-Bet ou Passe-Royale, chenal qui conduit à Copenhague, leur capitale, située en partie sur le bord oriental de l'île Seeland, en partie entre cette île et celle d'Amack, qui forment le rivage occidental du Sund. Copenhague, place entourée de murailles et de fossés et flanquée de vingt-cinq bastions, avec une bonne citadelle et des ouvrages extérieurs tels que la batterie des Trois-Couronnes, mais se découvrant en entier du côté de la rade, ne pouvait se mettre à l'abri d'un bombardement par mer qu'au moyen d'une ligne d'embossage, à défaut d'une flotte qui aurait combattu l'ennemi à la voile. Dix vaisseaux de ligne en bon état se trouvaient alors dans le port; mais le prince-régent, depuis roi Frédéric, tenant à ces vaisseaux au point de ne les vouloir point exposer au feu des Anglais, les avait renfermés pour la plupart dans le port, et n'avait voulu employer que de vieilles carcasses à la défense extérieure.

En définitive, la ligne danoise établie dans la Passe-Royale consistait en deux vaisseaux, l'un de 74, l'autre de 60, en treize *blockschiff*, ou bâtiments pontons, depuis 18 jusqu'à 64 canons chacun, en une batterie flottante de 24 canons, un navire de 6 canons et onze chaloupes canonnières de 2 canons chacune; le reste de la ligne de défense intérieure se composait, sur la gauche, de la batterie des Trois-Couronnes, de 66 canons, à une demi-lieue nord-est de la citadelle, et en deux *blockschiff*, l'un de 70 et l'autre de 64 canons.

Toutes ces forces obéissaient aux ordres du commandeur O. Fischer. Dans l'intérieur de la rade, se tenaient prêts à mettre à la voile, sous le commandement du chambellan S. Billes, deux vaisseaux de ligne de 74 canons, une frégate de 40 et trois brigs de 18. Par malheur, la ligne d'embossage des Danois ajouterait à l'énorme inconvénient de l'immobilité devant un ennemi à la voile, celui d'avoir été formée très à la hâte et d'être en général servie par des paysans, qui, du reste, se battirent en braves descendants des Scandinaves. Les Anglais ayant résolu leur attaque pour le 2 avril, se mirent en devoir, à un signal donné, d'entrer dans la Passe-Royale; mais trois de leurs vaisseaux touchèrent sur le Middel-Grunden, île ou banc de sable qui forme un des côtés du chenal, et plusieurs autres furent gravement avariés. Nelson poursuivit néanmoins sa route s'efforçant de gagner, par le sud du Middel-Grunden, la droite de la ligne danoise, qu'il cherchait en même temps à couper au centre. Pour favoriser cette manœuvre, le commodore Riou, secondé par une division navale, ainsi que par des troupes de débarquement, eut charge d'attaquer la batterie des Trois-Couronnes. Les vaisseaux de ligne n'ayant pu approcher de ce poste, trois frégates eurent ordre de les remplacer; mais déjà le commandeur Fischer, monté sur *le Danebrog*, avait donné le signal de tirer, et les frégates anglaises furent obligées de s'éloigner. *L'Edgard*, vaisseau anglais, et *le Provestenen*, ponton danois, commandé par le lieutenant Lassen, se trouvèrent les premiers engagés l'un contre l'autre; une heure après, le feu était général sur la ligne danoise, depuis *le Provestenen*, extrémité droite, jusqu'à *la Charlotte-Amélia*, tendant vers la batterie des Trois-Couronnes, extrémité gauche. *Le Provestenen*, délivré de *l'Edgard*, qui remon-

tait la ligne et allait jeter l'ancre entre *l'Igland* et *le Danebrog*, fut presque aussitôt en butte aux coups d'un autre vaisseau de ligne anglais, *le Russel*, d'une frégate et d'un brig, et enfin d'un troisième vaisseau de ligne, *la Defiance*, monté par l'amiral Graves, qui avait fait côte dès le commencement de l'affaire, mais qui ne s'en trouvait pas moins en situation de tirer avec avantage, jusqu'à ce que, s'étant relevé, il fit voile au haut de la ligne danoise. La conduite du lieutenant Lassen fut au-dessus de tout éloge. Il avait perdu déjà cinq cents hommes sur six cents, toutes ses pièces étaient démontées, qu'il répondait encore à l'ennemi par un refus absolu de se rendre; et quand son vieux ponton, en proie à plusieurs incendies, fut sur le point de sauter, il se jeta à la nage avec les quelques braves qui avaient survécu autour de lui, sans avoir du moins amené son pavillon. Les vaisseaux anglais, principalement *le Glatton*, un des matelots de *l'Éléphant*, que montait Nelson, *tiraient à boulets rouges* (17). *Le Danebrog* fut victime de cette manière infâme de combattre des ennemis contre lesquels on n'avait pas à faire valoir les décrets exceptionnels de la Convention républicaine de France. A onze heures un quart du matin, le vaisseau danois fut tout en feu, mais n'en continua pas moins de tirer, pendant que le commandeur Fischer transportait sa cornette à bord du *Holstein*, qui eut à son tour un sort presque aussi fatal. Alors Fischer se retira dans la batterie des Trois-Couronnes, pour continuer à donner ses ordres de défense. Si la ligne danoise avait horriblement souffert, celle des Anglais n'était guère en meilleur état. Ébranlé par l'effroyable canonnade des Danois, l'amiral Parker avait donné le signal de retraite, et le commodore Riou, abîmé par la batterie des Trois-Couronnes, y avait même déjà obéi, quand Nelson prit sur lui de défendre à son escadre de le répéter. Mais, comme les Danois ne paraissaient nullement encore disposés à cesser de combattre, jugeant que sa désobéissance pourrait recevoir un châtiment terrible si elle n'était suivie du succès, Nelson songea à se l'assurer désormais par des négociations cauteleuses autant que par les armes. Il envoya un parlementaire aux Danois, qu'il venait de combattre indignement, odieusement à boulets rouges, pour leur dire qu'eux et les Anglais étaient frères, et qu'ils feraient mieux de s'entendre que de se détruire les uns les autres. On pense qu'au même mo-

ment où il recevait le message de Nelson, le prince régent de Danemarck apprenait l'assassinat du czar Paul Ier, chef et âme de la ligue du Nord, et que ce fut cela qui le décida à écouter les propositions des Anglais, qui étaient perdus si le feu des Danois avait duré jusqu'à la nuit. Employant tour à tour la menace et la prière, Nelson, dont le propre vaisseau semblait toucher à une catastrophe inévitable, descendit lui-même à terre pour traiter d'un armistice avec le prince Frédéric. Celui-ci se montra aussi exigeant qu'il pouvait l'être en présence de l'inaction de ses alliés et à la nouvelle du grand événement qu'on venait de lui annoncer. Il concéda un armistice de trois mois et demi, mais en déclarant qu'il ne renonçait ni à la ligue ni à son principe; il exigea que les vaisseaux anglais ne s'approchassent pas à plus d'une lieue de Copenhague et des côtes jusqu'au Sund; il maintint l'occupation de Hambourg, Lubeck et Trawemunde par les Danois, qui étaient entrés dans ces précieux entrepôts pour les fermer au commerce britannique; moyennant quoi la flotte anglaise, toute délabrée put se relever et aller jeter l'ancre en baie de Kioge, à l'extrémité du Sund, du côté de la Baltique. Et voilà ce que les Anglais ont appelé leur grande victoire navale de Copenhague; mais ce que les Danois ont bien pu, avec non moins de fondement, célébrer comme la défaite de leurs ennemis (18).

La prétendue victoire de Nelson ne décidait rien; les flottes russe et suédoise pouvaient se réunir et accabler par le nombre l'escadre désemparée des Anglais; le roi de Prusse, en représailles de l'entrée de ceux-ci dans le Kattegat, venait d'occuper le Hanovre, appartenant au roi d'Angleterre, et le gardait en garantie. Mais le meurtre de Paul Ier, consommé effectivement le 24 mars, dénoua, malheureusement pour la France et pour les principes de la liberté des mers, la ligue armée des neutres. La paix des puissances maritimes du Nord s'ensuivit avec l'Angleterre qui rendit à la Suède et au Danemarck les îles de Saint-Thomas, de Saint-Barthélemy et de Sainte-Croix, dont elle s'était emparée aux Antilles.

Les Anglais échouaient alors complétement dans le Midi. Le général Pulteney, ayant été transporté, avec dix mille hommes de débarquement, par l'escadre de Waren, sur les côtes d'Espagne, échoua d'une manière tellement honteuse devant le Ferrol où il

n'y avait qu'une poignée de défenseurs, que plusieurs orateurs du parlement britannique déclarèrent l'honneur de leur pays très-gravement compromis par cette mésaventure. Waren recueillit Pulteney, après sa défaite, et alla rejoindre avec lui, à Gibraltar, la flotte de l'amiral Keith et l'armée de descente, aux ordres du général sir Ralph Abercomby, qu'elle portait. Ces forces réunies, s'élevant à plus de quarante vaisseaux de ligne et à vingt-cinq mille hommes de troupes de débarquement, après s'être emparées du petit établissement espagnol de Ceuta, sur la côte d'Afrique, se présentèrent, le 6 octobre 1800, devant Cadix, où la belle contenance du général Morla suffit pour leur imposer et les forcer à s'éloigner. Ce fut encore un grand texte d'accusations dans le parlement anglais; l'orgueil britannique ne pouvait dévorer patiemment tant d'échecs qui, d'ailleurs, ruinaient de plus en plus l'État.

CHAPITRE XI.

1799—1802.

Expédition des Anglais en Égypte. — Célèbre campagne navale de Ganteaume. — Expédition de la division Linois. — Combat naval d'Algésiras. — Jonction des divisions française et espagnole en présence de l'ennemi. — Affaire du détroit. — Entrée des Français et des Espagnols à Cadix, malgré l'ennemi. — Fameux combat du *Formidable*. — La Touche-Tréville bat deux fois de suite Nelson à Boulogne. — Paix d'Amiens.

Cependant l'Égypte était toujours occupée par les Français. Presque perdue dans un moment de faiblesse et d'irrésolution de Kléber, elle avait été aussitôt reconquise à la bataille continentale d'Héliopolis, gagnée par ce grand capitaine, le 20 mars 1800, sur une armée de quatre-vingt mille musulmans, commandés par le grand visir de la Porte Ottomane. Mais un assassinat était venu tromper les calculs de la France : Kléber avait péri, le 14 juin suivant, sous le poignard d'un mahométan fanatique, et l'armée française était passée sous le commandement en chef de Menou, aucien député des colonies à la Constituante, général médiocre, qui, par bizarrerie suivant les uns, par politique suivant les autres, venait d'embrasser l'islamisme sous le nom d'Abdallah.

Bonaparte ne pouvait se défendre d'un certain remords, en pensant à ces braves compagnons de gloire qu'il avait abandonnés si loin de leur patrie, et il profita de sa position au sommet de l'État pour essayer de leur faire passer des secours. Dans ce but qui importait véritablement à son honneur personnel autant

qu'à l'intérêt de la France, il avait ordonné plusieurs armements, dont il dissimulait l'objet, et, pour mieux dépister l'ennemi, c'était dans l'Océan qu'il faisait faire ces armements destinés à la Méditerranée. La flotte combinée de France et d'Espagne étant toujours bloquée à Brest par des forces anglaises considérables, il avait envoyé Bruix à Rochefort pour y presser l'armement et prendre le commandement d'une escadre qui, après avoir rallié deux divisions espagnoles au Ferrol et à Cadix, et pris des troupes de débarquement à Otrante, devrait aller en Égypte. Par malheur, l'amiral Bruix tomba à cette époque dans un état de santé presque désespéré, et, après avoir inutilement essayé de lutter contre la phthisie qui le consumait, se vit bientôt réduit à résigner lui-même son commandement pour aller demander quelque prolongation d'existence aux eaux des Pyrénées (1). Le temps pressait; la grande flotte de lord Keith, s'élevant à plus de soixante bâtiments de haut bord, les uns armés en guerre, les autres en flûte, et l'armée de débarquement du général Abercombie, après s'être rassemblées à Gibraltar et à Malte, étaient entrées, le 29 décembre 1800, en baie de Marmorica, sur la côte de Caramanie, où elles réunissaient de nouveaux contingents; l'escadre de Waren était seule restée en arrière pour croiser à l'ouvert du détroit de Gibraltar, et, le 1er janvier 1801, deux vaisseaux de ligne et une frégate, *le Minotaur*, *le Northumberland* et *la Pénélope*, avaient été détachés de la flotte mouillée à Marmorica, pour aller croiser devant Alexandrie, y intercepter les secours envoyés de France, et relever *le Swiftsure*, monté par le contre-amiral sir Richard Bickerton, ainsi que *le Tigre*, monté par sir Sidney Smith, qui avaient ordre l'un et l'autre de venir se joindre au pavillon de lord Keith (2). Enfin, une escadre turque, aux ordres du capitan-pacha, se préparait de son côté à transporter un nouveau corps d'armée en Égypte (3). Dans cette extrémité où la colonie française d'Égypte allait se trouver, Bonaparte, qui avait alors à sa disposition l'entreprenant et habile La Touche-Tréville, qu'il ne sut apprécier que quand la mort allait le lui ravir, chargea son affectionné Ganteaume de sortir de Brest, malgré le blocus, avec sept vaisseaux et deux frégates, portant cinq mille soldats, commandés par le général Sahuguet, pour se rendre, non à Saint-Domingue, comme il le faisait publier à dessein, mais à Alexandrie.

Malgré les critiques dont il a été l'objet, Ganteaume fit au delà de ce qu'on pouvait attendre de lui, relativement à ses précédents; il prouva, d'une manière plus évidente encore que dans sa campagne du Levant de 1795, qu'il était un des marins les plus habiles à se dérober aux ennemis, à passer au milieu d'eux sans en être atteint ni même aperçu. Après être venu évoluer en rade de Bertheaume, comme pour inquiéter les Anglais ou leur donner à croire qu'il n'avait d'autre objet que d'exercer ses équipages; après avoir essayé une fois de se dérober par le canal du Raz, si redouté pour les écueils des Saints qui le forment, et s'être vu contraint de regagner la côte et de mouiller à l'embouchure de la Vilaine, il donna le change à l'ennemi en retournant dans la grande rade, en feignant de vouloir rentrer à Brest, puis en gagnant tout à coup le large, le 23 janvier 1801, au soir, à la faveur d'une tempête qui venait de disperser l'armée de blocus, commandée alors par l'amiral Harvey, en l'absence de l'amiral Cornwallis. Il est vrai que la tourmente, qui avait puissamment contribué à déjouer cette croisière, dispersa aussi en pleine mer l'escadre française et lui occasionna de graves avaries. Mais Ganteaume, à tout événement, avait donné rendez-vous à ses bâtiments sur le cap de Gates, à la côte méridionale d'Espagne, entre Gibraltar et Carthagène; il pensait sans doute qu'il serait plus facile de tromper l'escadre de Waren en passant isolément plutôt qu'en masse le détroit; et, d'ailleurs, il ne pouvait assigner sans danger de point de ralliement sur la côte de l'Océan, voisine du détroit et dépendant du royaume de Portugal, avec lequel on était en guerre. De tous les bâtiments français, il n'y eut d'aperçue que la frégate *la Bravoure*, qui, le 27 janvier, à la hauteur du cap Finistère, donna dans la frégate anglaise *la Concorde*, lui livra un combat, la vit se couvrir de voiles et fuir, au moment où le brave capitaine d'Ordelin jeune, tout blessé qu'il était, ordonnait l'abordage. Ce fut par cette frégate que l'amiral Harvey eut, pour la première fois, connaissance de la sortie de l'escadre française; mais, ne pouvant imaginer que l'on partît de Brest pour se rendre en Égypte, quand on avait Toulon, et cela au moment où la Méditerranée était pleine de vaisseaux anglais, détacha sir Robert Calder, avec sept vaisseaux et deux frégates, pour poursuivre Ganteaume jusqu'aux Antilles, où il supposait qu'il

allait. L'escadre française se trouva entièrement réunie le 10 février, au cap de Gates, sans que Waren, mouillé à Gibraltar, mais surpris par un événement aussi inattendu que celui du passage du détroit par des vaisseaux français, se fût trouvé en mesure de mettre à la voile assez à temps pour les poursuivre (4). Il n'avait pu détacher que la corvette *l'Incendiary*, de 28 canons, qui, en s'approchant de trop près pour observer les mouvements des Français, était tombée sous le vent entre ceux-ci et la côte, et avait été prise le 29 janvier. Waren s'empressa de dépêcher à l'amiral Harvey pour l'aviser de la soudaine apparition d'une escadre française dans la Méditerranée; mais il n'était plus temps de rappeler l'amiral Calder : celui-ci devait se consumer en efforts inutiles pour chercher Ganteaume dans tous les débouquements des Antilles. L'escadre française réunie au cap de Gates se composait des vaisseaux *l'Indivisible*, portant le pavillon de Ganteaume, *le Formidable*, portant le pavillon du contre-amiral Linois, *l'Indomptable*, tous trois de 80 canons chacun; *la Constitution*, *le Dix-Août*, *le Desaix* (l'ancien *Tyrannicide*), *le Jean-Bart*, ces quatre derniers de 74 canons chacun; des frégates *la Bravoure* et *la Créole*, de chacune 40 canons, et du lougre *le Vautour*, servant d'aviso. Le jour même de son entier ralliement, elle captura encore le cotre *le Sprightly*, expédié en aviso par l'amiral Keith.

Dans ce temps, une petite division, ayant à bord quinze cents hommes de débarquement, commandés par le général Desfourneaux, partait de Rochefort pour l'Égypte, sous les ordres du capitaine Saulnier; mais, le 14 février, dès le lendemain de sa sortie, la frégate *l'Africaine*, de 44 canons, montée par les deux chefs de mer et de terre de l'expédition, fut séparée par un coup de vent et poursuivie, dans son isolement, par deux frégates et un brig d'Angleterre; néanmoins elle était venue à bout de leur échapper et d'entrer dans le détroit, quand elle fut reconnue et atteinte, sous Ceuta, par une autre frégate ennemie, *la Phœbé*, capitaine Robert Barlow. Un combat terrible, à portée de pistolet, s'engagea à la nuit close. L'encombrement de *l'Africaine* par la foule de soldats qui y étaient entassés avec leurs bagages, la fureur inconsidérée de ces soldats qui se précipitaient sur les gaillards et le tillac, et semblaient croire qu'il en était d'un combat

de mer comme d'un combat de terre, devaient causer la perte de cette frégate. Deux fois le brave Saulnier entreprit d'enlever *la Phœbé* à l'abordage, et deux fois le bouillonnement tumultueux des grenadiers et des chasseurs du général Desfourneaux, qui essayait en vain de les contenir, gênèrent les mouvements de l'équipage et empêchèrent le succès de la manœuvre. *La Phœbé* profita de cette confusion, non-seulement pour éviter l'abordage, mais pour faire un ravage épouvantable, avec ses bordées, dans la foule des soldats qui, le sabre ou la hache à la main, pensaient pouvoir se jeter sur elle comme dans une redoute. Le capitaine Saulnier, le capitaine Magendi, son second, le colonel Duguet, commandant les troupes à bord, tombèrent mortellement atteints; le général Desfourneaux et la plupart de ses officiers furent grièvement blessés. Il ne restait plus que le lieutenant de vaisseau Lafitte en état de commander. Mais la frégate était totalement désemparée, tous ses canons étaient démontés, elle s'entr'ouvrait; encore une bordée de l'ennemi, et elle allait couler bas : le lieutenant Lafitte amena enfin pavillon. Le capitaine anglais reconnut lui-même qu'il n'avait dû sa victoire qu'au courage inconsidéré des soldats français, à leur inexpérience et à leur généreuse obstination à vouloir tous à la fois prendre part au combat (5). Une des autres frégates de la division de Rochefort, *la Régénérée*, portant huit cents hommes de débarquement, poursuivit plus heureusement sa route, comme on le verra.

Mais ce que deux ou trois bâtiments légers firent, en dépit de toutes les croisières ennemies et de la grande flotte de lord Keith, était-il possible à toute une escadre de vaisseaux de ligne? Les uns ont dit oui, les autres ont dit non (6). Ganteaume fut de ce dernier avis quand il crut avoir bien reconnu toutes les difficultés de l'entreprise. Cependant il ne s'arrêta pas aux premiers obstacles; malgré le voisinage de l'escadre de Waren, dont le nombre de voiles est resté un sujet d'incertitude, il continua sa route du cap de Gates pour l'Égypte, en rangeant la côte septentrionale d'Afrique, dans l'espoir de devancer l'amiral Keith. Le 13 février, une nouvelle capture qu'il fit, celle de la frégate *le Succès*, capitaine Peters, ne lui laissa plus de doute sur le très-prochain départ de la flotte anglaise de Marmorica pour les bouches du Nil, et lui apprit qu'elle s'y était déjà fait précéder par une de ses di-

visions, dont la force positive ne lui fut pas révélée. En effet, on a vu que Keith avait déjà envoyé plusieurs vaisseaux devant Alexandrie pour relever ceux de Bickerton et de Smith; et si ces forces navales n'empêchèrent pas, vers le milieu de février, les deux frégates françaises, *l'Égyptienne* et *la Justice*, parties de Toulon, de s'introduire dans le port d'Alexandrie, ce ne fut pas faute de croisière de ce côté, mais ce fut le fait de la légèreté de leur marche, d'une variation du vent peut-être, d'une circonstance fortuite enfin sur laquelle il eût été impossible au chef d'une escadre de vaisseaux de ligne de baser ses calculs. La flotte de l'amiral Keith leva l'ancre de Marmorica le 22 février; et le 1er mars, malgré une tempête qui l'avait un moment dispersée, elle arriva tout entière en vue de la côte d'Égypte. Ce jour encore, une frégate française, *la Régénérée*, partie de Rochefort avec *l'Africaine* et un brig, *le Lodi*, entrèrent à Alexandrie, en présence pour ainsi dire de l'armée navale d'Angleterre. Ganteaume, ayant en perspective des ennemis énormément supérieurs en nombre, voyant que ses bâtiments, fortement endommagés par les tempêtes dans leur mâture et leurs gréements, ne servaient pas à souhait son désir d'arriver en temps opportun, menacé en outre sur ses derrières par l'escadre de Waren, qui l'exposait à être pris entre deux feux, renonça à son entreprise, changea de route, cingla vers les côtes de Provence, et, le 19 février, vint mouiller à Toulon, où Waren ne tarda pas à le suivre, dans l'intention de le bloquer.

Peu après, Ganteaume reçut du premier consul l'ordre exprès de repartir pour l'Égypte, et, s'il trouvait le port d'Alexandrie bloqué par des forces supérieures, de débarquer les troupes sur la côte à l'ouest, entre Tripoli et le cap Razat, pour qu'elles se rendissent en Égypte à travers le désert de Barca. « Cette tentative désespérée, dit un illustre général (7), exposait cinq mille Français à périr de faim; car si l'armée anglaise avait opéré son débarquement (débarquement qui avait eu effectivement lieu le 8 mars 1801) et s'était réunie à celle du grand visir, ce corps isolé, errant dans le désert, eût été coupé du Caire et d'Alexandrie, et n'aurait pu ni se réunir à l'armée d'Orient ni se rembarquer pour retourner en Europe. » La présence de l'escadre de Waren rendait la sortie de Toulon plus difficile encore pour Gan-

teaume que n'avait été celle de Brest. Mais c'était justement l'heure où le roi de Naples, menacé d'une nouvelle invasion par la France et mal secouru des Anglais, souscrivait, comme on a vu, à toutes les conditions de la France; le gouvernement britannique dépêcha Waren à Naples pour prévenir ce résultat; cet amiral s'y rendit en vain, et quand il fut de retour devant Toulon, le 25 mars, il eut cette nouvelle déconvenue d'apprendre que Ganteaume tenait la mer depuis trois jours. Ne pouvant douter de sa destination, il courut aussitôt à sa poursuite. Des avaries, causées par des abordages entre des bâtiments de l'escadre française, retardèrent la marche de Ganteaume qui, apprenant que son adversaire, renforcé de plusieurs vaisseaux, était tout près de l'atteindre, manœuvra pour l'éviter, y réussit, et, sans avoir de beaucoup dépassé l'île de Sardaigne, revint le 5 avril à Toulon, pendant que l'escadre anglaise allait pousser sa recherche jusqu'à la côte d'Egypte.

Les côtes de Provence, d'Espagne et d'Italie redevinrent libres, par suite, durant quelque temps; ce fut du moins une des conséquences utiles des sorties de Ganteaume qui, en outre, faisait reparaître avec honneur le pavillon français sur une mer où on ne le voyait plus, sinon depuis la bataille navale d'Aboukir, du moins depuis la campagne de Bruix, restée aussi sans résultat quant à l'Égypte, dans des temps plus faciles peut-être et avec des moyens plus grands.

Cette liberté acquise aux vaisseaux français dans la partie de la Méditerranée qui baigne les côtes de France, d'Espagne et d'Italie, Bonaparte la mit aussitôt à profit pour envoyer l'escadre de Ganteaume, le 25 avril, presser la reddition de Porto-Ferrajo en l'île d'Elbe, cédée au nouveau roi d'Étrurie, avec la Toscane, par le traité de Lunéville, mais à laquelle le gouvernement consulaire prétendait déjà pour la France; car il devait se la faire abandonner dans le courant de l'année suivante. Une garnison anglo-toscane, naguère soutenue et maintenant abandonnée par l'escadre de Waren, défendait depuis longtemps la place; mais enfin, le général Watrin, déjà maître de tout le reste de l'île, avec l'assistance des vaisseaux, força l'ennemi à capituler.

Après quoi, Ganteaume, selon l'ordre qu'il en avait reçu, se rendit à Brindisi, dans le golfe Adriatique, pour rallier les trois

bâtiments que Naples devait à la France par son dernier traité de paix, et repartir ensuite pour tenter, une troisième fois, de porter des secours en Égypte. Ce léger surcroît de force qu'on lui avait fait espérer ne devait pas compenser à beaucoup près la nécessité où il était, dans le même temps, de renvoyer de Livourne à Toulon, sous le commandement du contre-amiral Linois, trois de ses vaisseaux, *le Formidable*, *l'Indomptable*, *le Desaix* et la frégate *le Muiron*, dont les équipages et les troupes succombaient à une maladie épidémique qui résultait de leur encombrement même à bord.

Ganteaume, pour obtempérer aux volontés sans réplique du premier consul, partit donc, le 25 mai, de l'Adriatique pour l'Égypte, avec quatre vaisseaux de ligne seulement, une frégate, un brig et deux transports. Quoique, sur les entrefaites, Waren fût revenu dans les eaux de l'Italie et suivît l'escadre française de si près qu'il se présentait au cap Spartiventi, à l'extrémité des côtes de Calabre, le lendemain même du jour où celle-ci l'avait dépassé, Ganteaume, ayant à bord Jérôme Bonaparte, le plus jeune des frères du premier consul, reconnut enfin, dans la journée du 8 juin, cette côte d'Égypte dont les souvenirs récents devaient navrer son cœur. Ne pouvant, sans courir à une perte certaine, s'approcher d'Alexandrie, dont le port était étroitement fermé et les abords assez au loin surveillés par des croisières, il crut trouver, à quarante lieues environ à l'ouest de la Tour des Arabes, un endroit favorable pour débarquer; tout le monde s'y disposait avec ardeur, malgré l'opposition d'une nuée d'indigènes accourus sur la plage; mais à peine avait-il jeté l'ancre pour préparer ses embarcations, que les vigies signalèrent la flotte anglaise : elles ne se trompaient pas. L'amiral Keith, instruit de l'apparition de l'escadre française, s'avançait en toute hâte, avec quarante voiles, pour empêcher le débarquement ou enlever tout moyen de retraite, s'il le trouvait opéré. En présence d'ennemis sur terre et sur mer, Ganteaume, on ne saurait du moins le nier cette fois, fit bien de s'éloigner, pour épargner à la France quelque pendant d'Aboukir. Il ordonna de couper les câbles, ne s'occupa plus que du salut de son escadre, déjà presque enveloppée, et se retira, avec promptitude et habileté, d'un aussi mauvais pas. Deux de ses transports seulement, à cause de leur pesanteur,

tombèrent au pouvoir de l'ennemi. Au reste, Ganteaume fût parvenu alors à jeter sur la plage d'Égypte une poignée de Français, que ce n'eût été qu'une immolation stérile : car déjà l'Égypte pouvait être considérée comme perdue. Après différents combats livrés, soutenus à forces inégales contre les Anglais, les Turcs et les habitants insurgés, les Français avaient été réduits à s'enfermer dans le Caire et Alexandrie, où ils ne pouvaient tarder à capituler. L'aviso *l'Héliopolis*, détaché en éclaireur et sans troupes à bord, qui entra, le 9 juin, dans le port d'Alexandrie, à la faveur du mouvement de la flotte anglaise, entraînée à la chasse de l'escadre française, ne fut d'aucun secours à la place.

Pendant que l'amiral Keith, désespérant de voir arriver Ganteaume, retournait devant Alexandrie, celui-ci, sachant éviter encore l'escadre de Waren, et *manœuvrant avec autant d'activité que de prévoyance*, pour nous servir des expressions d'une autorité respectable déjà citée (8), s'emparait, pendant sa route rétrograde, de deux bâtiments ennemis, d'une corvette d'abord qui portait des dépêches à l'armée anglaise d'Égypte; puis, le 24 juin, de ce fameux vaisseau *le Swiftsure*, de 74 canons, auquel Linois avait eu affaire au commencement de la guerre de la révolution, lorsqu'il commandait la frégate *l'Atalante*. Le capitaine Hallowel, du *Swiftsure*, essaya vainement d'échapper à *l'Indivisible* et au *Dix-Août*, en courant vent arrière sous toutes voiles; une fois atteint, il se défendit bravement, mais les chances n'étaient pas égales, et il finit par se rendre, pour éviter d'être coulé bas. Peu de jours après, Ganteaume mouilla dans le port de Toulon avec son escadre et ses prises. Ce fut ainsi que se termina cette campagne célèbre, divisée en trois actes, dans laquelle successivement sept, puis quatre vaisseaux français s'étaient glissés, avaient tenu la mer au milieu d'une forêt de mâts ennemis, les avaient plus d'une fois vus de très-près, et définitivement, sans s'être laissé entamer d'une seule voile de guerre, avaient amené au port un vaisseau de ligne et plusieurs bâtiments anglais. Après tant de malheurs que l'on a vu essuyer à la marine française depuis la révolution, il ne faut pas se hâter de blâmer Ganteaume d'avoir manqué d'audace, surtout si l'on songe qu'en l'état du personnel où était encore cette marine, l'audace, disons mieux,

la témérité que semblait exiger d'elle Bonaparte, devait fatalement aboutir à Trafalgar.

Elle progressait pourtant à vue d'œil cette marine, si longtemps malheureuse; elle se formait comme auparavant les troupes de Pierre le Grand lorsqu'elles apprenaient à vaincre en se faisant battre par les Suédois, et il eût suffi maintenant d'un homme au sommet de l'État qui la comprît, qui comprît les instincts et les souvenirs maritimes du pays, pour la relever tout à fait. Quelques événements à jamais glorieux pour elle qui précédèrent immédiatement la fin de la guerre de la République, le prouvèrent et au delà. Enfin le nouveau pavillon, après avoir été dix ans le linceul qui enveloppe des morts héroïques, allait devenir l'étendard qui ombrage des fronts victorieux.

Le contre-amiral Linois, de retour à Toulon, avant le gros de l'escadre, avec trois vaisseaux et une frégate chargés de malades, venait d'en repartir, avec des équipages frais, quand le contre-amiral Ganteaume y rentra définitivement. Sa destination ultérieure paraissait être encore l'Égypte, dans les plans du premier consul, qui n'était pas alors instruit des derniers événements de ce pays; mais il devait d'abord se rendre à Cadix, pour y rallier une escadre espagnole et les six vaisseaux que la cour de Madrid s'était engagée à donner à la France en vertu du traité de fondation du royaume d'Étrurie, vaisseaux que le contre-amiral Dumanoir-le-Pelley était allé déjà pour recevoir. Linois, sorti de la rade de Toulon le 13 juin 1801, reçut, aux îles d'Hyères, sur ses vaisseaux, quinze cent cinquante-neuf hommes de troupe, commandés par le général de brigade Devaux, passa, suivant ses instructions, à Marseille dont le port était bloqué par une grosse frégate anglaise à laquelle il donna une chasse de trente heures, revint devant ce port favoriser la sortie d'un convoi de quarante voiles pour l'approvisionnement de Toulon, et cingla ensuite sur Cadix. Chemin faisant, il captura en premier lieu un bâtiment génois amariné la veille par les Anglais. Au moment de passer le détroit, il en fut repoussé par les vents d'ouest, et, rentré dans la Méditerranée, il s'empara encore, le 3 juillet, devant Malaga, de deux bâtiments ennemis, dont l'un, escortant l'autre richement chargé, était la corvette *la Speedy*, de 24 canons, commandée par le capitaine, depuis lord et amiral Cochrane. Le

4, au matin, une brise de nord-est lui permettant de donner dans le détroit, Linois aperçut, sous la côte ibérienne, un bateau espagnol portant pavillon français, expédié par le contre-amiral Dumanoir, pour le prévenir que sept vaisseaux de ligne, une frégate et un lougre anglais bloquaient le port de Cadix. C'était l'escadre du contre-amiral Saumarez, un des hommes les plus éminents par les talents et le courage de la marine britannique, qui était partie de Plymouth le même jour que la division française avait fait sa sortie de Toulon. Linois était en outre avisé que l'escadre de Waren, ayant eu connaissance de cette sortie par la frégate chassée de devant Marseille, le poursuivait avec l'intention de l'engager entre deux feux. Le contre-amiral français n'avait plus devant lui, pour essayer d'échapper à ce péril, que la baie même de Gibraltar ou d'Algésiras, sur la côte méridionale de l'Espagne, et sur les bords demi-circulaires de laquelle sont assises, à deux lieues environ en face l'une de l'autre, ces deux villes jadis sœurs, maintenant ennemies : il n'hésita pas à s'y jeter, et, à cinq heures du soir, repoussant les conseils du capitaine du port qui, en lui indiquant les quinze à dix-huit brasses de fond, l'auraient trop éloigné du rivage et ainsi exposé à être doublé comme Brueys à Aboukir, il mouilla provisoirement par les dix à douze brasses, près de la ville espagnole, laquelle se montre ouverte, au bas d'une colline, sur la côte occidentale de la baie, tandis que la ville anglaise s'abrite au pied de l'inaccessible et redoutable promontoire dont elle prend le nom et qui lui sert de forteresse. La journée fut employée à reconnaître la position la plus avantageuse pour chacun des bâtiments dans la ligne d'embossage projetée, ligne qui devait être soutenue, à l'extrémité droite ou sud, par une batterie de sept pièces de 24 et de 18, établie sur un écueil appelé l'île Verte, et à l'extrémité gauche ou nord, par une batterie de la côte, dite batterie de San-Yago, de cinq pièces de 18. Le lendemain, Linois, bien secondé par ses capitaines et par le général Devaux, mais fort mal par les Espagnols, s'était mis à l'exécution de ce projet, dès avant le lever du jour, lorsqu'à sept heures du matin, au moment même où, par un inexplicable retard, il recevait de terre le premier avis que l'escadre anglaise avait passé le détroit pendant la nuit, à la faveur d'un vent du nord-ouest, il aperçut celle-ci qui

doublait la pointe de Carnero, à l'entrée de la baie de Gibraltar, du côté de l'Océan, et s'avançait pour l'écraser. Quoique ses premières dispositions fussent à peine achevées, et que le temps lui manquât pour rectifier sa ligne d'embossage; quoique les Espagnols l'eussent abusé sur l'état de leurs batteries, au point de lui affirmer qu'il pourrait compter sur toute l'énergie de leur secours, tandis qu'au contraire, servies par des milices, dépourvues de poudre ou n'ayant que de la poudre mouillée, on ne les verrait bientôt lancer qu'une seule bombe vide; quoique tout enfin semblât se conjurer contre lui, Linois, qui voyait Saumarez venir avec le dessein d'imiter contre lui la manœuvre de Nelson à Aboukir, ressentit une prudente inquiétude, mais, homme de sang-froid autant que de courage, il ne fut pas troublé. Le contre-amiral avait présente à l'esprit la journée d'Aboukir, mais pour en éviter les fautes : car, ainsi qu'il l'écrivait deux jours après au ministre de la marine, « les exemples de nos malheurs sont de grandes leçons que l'on ne doit point oublier (9). »

Saumarez, ayant détaché un de ses vaisseaux, *le Superb*, à l'embouchure du Guadalquivir, sur la côte océanienne de l'Espagne, n'arrivait qu'avec six vaisseaux, *le César*, de 84 canons, portant son pavillon et ayant pour capitaine sir Jahleel Brenton (10); *le Pompée*, de 84, vaisseau pris à Toulon, capitaine Sterling; *le Spencer*, de 84, capitaine Darby, *l'Audacious*, de 74, capitaine Pead, *le Vénérable*, de 74, capitaine Hood; *l'Annibal*, de 74, commodore Ferris; la frégate *la Perle*, armée de 40 canons, plus triste souvenir de Toulon même que *le Pompée*, et enfin un lougre de 10 ou 16 canons. L'amiral anglais, voyant que la division française était encore mouillée trop loin de la côte pour que sa ligne fût suffisamment flanquée, ne douta plus qu'il ne donnerait dans cette journée le pendant d'Aboukir, et disposa ses vaisseaux, *le Vénérable* en tête, dont le capitaine connaissait l'ancrage de la baie, de manière à passer du côté de l'île Verte, entre cette ligne d'embossage et la terre, pour forcer Linois à capituler, ou pour l'anéantir entre deux feux.

A ce moment en effet la ligne française, inférieure de plus de moitié, et non encore entièrement formée, se montrait surtout vulnérable du côté de l'île Verte, c'est-à-dire de droite à gauche ou de sud à nord. *L'Indomptable*, de 80 canons, capitaine Mon-

cousu, n'ayant pas eu le temps de prendre son poste de manière à être soutenu par la batterie de l'île Verte, était masqué par *le Desaix*, de 74 canons, capitaine Christi-Paillière, et se voyait précédé, au lieu de se voir suivi, par la frégate *le Muiron*, de 40 canons, capitaine Martinencq, qui prolongeait la ligne dans le sud; tandis que *le Formidable*, de 80 canons, monté par Linois, ayant pour capitaine de pavillon Laindet-Lalonde, formait l'extrémité droite, du côté de la batterie de San-Yago, côté qui n'aurait pas paru à Saumarez moins accessible que l'autre, si Linois n'eût déjà posté son vaisseau assez près de terre.

Ni l'immense supériorité des forces ennemies, ni le désordre actuel de ses vaisseaux, n'empêchèrent Linois de faire immédiatement le signal de branle-bas de combat, suivi presque aussitôt de celui d'ouvrir le feu. Les vents variaient du nord au nord-ouest. Après avoir essayé de faire dans les moments rapides qu'il avait eus devant lui, tout ce que la prudence et l'intelligence commandaient, il s'en remit à quelque heureuse circonstance dont il profiterait, à un éclair dans la chaleur de l'action, mais tout d'abord, à l'intrépidité de ses équipages, appuyée sur son expérience, du soin de faire oublier par les succès de la fin les inconvénients du début.

A huit heures un quart, l'ennemi étant à portée et la batterie espagnole de l'île Verte ne tirant pas, ou ne faisant qu'un feu dérisoire (11), la frégate *le Muiron* n'hésita pas à commencer le sien par bâbord, ayant ses amarres de poste et des grelins disposés pour présenter son travers aux Anglais, dans les diverses situations qu'exigerait le combat. Dirigée par le capitaine, depuis contre-amiral Martinencq, avec une intelligence supérieure, cette généreuse frégate, sur laquelle servait, en qualité d'aspirant de seconde classe, le futur vice-amiral de Rigny, soutint avec une fermeté merveilleuse le premier choc de l'ennemi. Cependant, les Anglais, que ne pouvait suffisamment arrêter cet obstacle, laissant au besoin *le Vénérable* aux prises avec *le Muiron* et la batterie de l'île Verte, poursuivaient leur manœuvre, favorisée encore par le vent; et une partie de leurs vaisseaux, *le Pompée* particulièrement, gouvernaient de manière à remonter la ligne française par le côté de terre dans toute sa longueur, de droite à gauche,

tandis que d'autres la serraient vivement au feu par le côté du large.

Aussitôt Linois a jugé de l'extrémité de son danger, et, saisissant sur les neuf heures et demie du matin, avec autant de promptitude que de précision, la secourable circonstance d'un ramollissement dans la brise, qui varia au nord-est et à l'est-nord-est, il donna à ses vaisseaux le signal de couper leurs câbles, et de s'échouer, en dérivant tout doucement sous leurs focs et leurs voiles d'étai (12). L'ennemi, ne comprenant rien à cette audacieuse manœuvre, ou ne croyant pas à son succès, continua sa route pour doubler; ce devait être sa perte. Toutefois, le calme se faisant de plus en plus et les manœuvres des vaisseaux français étant déjà endommagées par le feu des vaisseaux anglais, le mouvement d'abattée fut fort long et inégal, ce qui exposa les bâtiments de Linois à souffrir d'assez graves dommages. *Le Desaix*, en s'échouant le cap à terre, eut à soutenir les enfilades de plusieurs vaisseaux ennemis, auxquels le capitaine Christi-Paillière, merveilleusement aidé de son second, le capitaine de frégate Troude, répondit en homme qui avait appartenu à l'ancienne marine. *L'Indomptable*, que commandait aussi un officier de l'ancien corps, destiné à trouver une mort glorieuse dans ce jour, *l'Indomptable*, où brillaient à la fois auprès de Moncousu, le capitaine en second Lucas et le lieutenant de vaisseau, depuis contre-amiral Collet, tout en combattant avec ardeur deux et même jusqu'à trois adversaires, vint à bout de s'échouer sur la pointe nord-est de l'île Verte; mais, comme il ne put leur présenter immédiatement son travers, sa position devint extrêmement critique; néanmoins, le valeureux Moncousu, debout sur son banc de quart, et trouvant un admirable intermédiaire de ses ordres dans le capitaine Lucas, ne laissa pas un instant ralentir le feu magnifique qu'il servait des deux bords. Quant au *Formidable*, ayant à lutter à la fois contre *le Pompée* et *le Vénérable*, qui était revenu pour prendre rang, il supporta plusieurs bordées par la hanche, mais sans suspendre sa hardie manœuvre, de sorte que, sur les onze heures, il avait lui-même touché le fond, en présentant le travers presque au large et l'avant à *l'Annibal*, chef de file de la ligne ennemie, lequel s'échoua au même moment et près de là, en cherchant à passer entre la côte et le vaisseau amiral français.

Dès lors, toutes les conditions du combat furent changées; et Saumarez qui, une heure auparavant, s'était cru si près du succès que déjà, par le conseil de son capitaine de pavillon, il avait songé à envoyer notifier aux habitants d'Algésiras une sommation de lui abandonner les vaisseaux français, en promettant d'épargner la ville, dut changer tout son système d'agression; ou plutôt pour secourir *l'Annibal*, ainsi que *le Pompée*, près de tomber dans la même situation, il dut autant penser à se défendre qu'à attaquer. Renonçant donc à son plan de doubler la ligne française, il résolut de s'emparer de la batterie de l'île Verte, qui n'avait pour ainsi dire pas encore brûlé une amorce et paraissait même abandonnée par les miliciens espagnols chargés de la défendre. Déjà un vaisseau anglais avait mis ses embarcations à la mer pour en aller prendre possession, quand le capitaine Martinencq, ayant suivi le mouvement d'échouage avec sa frégate *le Muiron*, se hâta, à l'aspect de la nouvelle manœuvre des ennemis, de faire prendre les devants par les canots qui, sous la conduite des aspirants Joursin et Gauthier, déposèrent sur l'île Verte cent trente soldats, commandés par le capitaine Balancourt, qu'il avait à son bord. Cette prompte détermination empêcha à l'instant les Anglais d'aborder. Mais, comme il n'y avait dans la batterie espagnole ni poudre ni rien de ce qu'il fallait pour le service des canons, Martinencq y fit passer encore quatorze chefs de pièces, des refouloirs, deux milliers de poudre, en un mot tout ce qui était nécessaire pour la remonter. Le capitaine Christi-Paillière y envoya aussi quelques secours du *Desaix;* et cette batterie, sous la direction du brave capitaine Balancourt, causa bientôt les plus grands ravages aux ennemis : elle coula un de leurs canots chargés d'hommes, en brûla un autre, et fit surtout un feu terrible sur *le Pompée* qui, ayant définitivement touché les bas-fonds vis-à-vis de l'île Verte, se trouvait en outre en butte aux coups de la frégate *le Muiron* et à ceux de *l'Indomptable*. Dans cette situation désespérée, ce vaisseau amena son pavillon (13); mais le capitaine Sterling ne se crut pas engagé par là, comme naguère le brave Lhermite sur *la Preneuse;* et bientôt, aidé de la brise et d'un peu de marée, secouru en toute hâte par des embarcations arrivant de Gibraltar, il releva *le Pompée*, le fit remorquer, força de voiles, et sauva, sinon son

honneur, du moins son vaisseau. Deux canots, chargés de fusils et de sabres, qu'il avait abandonnés dans sa fuite, tombèrent au pouvoir des marins de la frégate *le Muiron*. Sur la gauche des Français, la batterie de San-Yago n'étant pas mieux servie par les Espagnols que ne l'avait été, sur la droite, celle de l'île Verte (14), le général Devaux s'y précipita avec des troupes qu'il avait fait demander au *Desaix*, et, de ce moment, elle rendit des services importants à la division française, particulièrement au *Formidable* qui tirait à faire amener *l'Annibal*, monté par le second commandant de l'escadre britannique, tandis que Saumarez, avec plusieurs de ses vaisseaux, le lui disputait. Il était midi, et le combat, qui n'avait pas discontinué un moment depuis huit heures un quart du matin, prit un degré d'acharnement qu'explique suffisamment la rage dont les Anglais étaient saisis en se voyant sur le point d'essuyer leur première défaite en escadre depuis le commencement de la guerre, et cela avec six vaisseâux contre trois. Les Français ne mettaient pas moins d'ardeur à compléter leur victoire que les ennemis à la leur disputer. Elle leur avait déjà coûté le capitaine de *l'Indomptable*, le digne Moncousu, tombé sur son gaillard, et auquel avait succédé, de manière à ce qu'on ne s'aperçût pas de sa mort, le capitaine de frégate Lucas; elle leur coûta encore le non moins digne capitaine de pavillon du *Formidable*, le valeureux Laindet-Lalonde, qui, malgré une grave blessure déjà reçue au commencement de l'action, continuait à faire exécuter les ordres de l'amiral, quand, lui aussi, il fut renversé mort sur son banc de quart. Belles morts, celles-là! et plus superbes à rappeler que celle de Brueys sur le banc de quart de *l'Orient* : car elles étaient couvertes par des pavillons victorieux. Le lieutenant Touffet prit la place de Lalonde. Le bruit s'étant répandu, dans l'entre-pont du vaisseau-commandant, que Linois était à son tour très-grièvement blessé, et l'équipage s'en montrant au désespoir, il fallut que le contre-amiral descendît un moment dans les batteries pour rassurer ses artilleurs; et ce fut alors que, pour la première et seule fois de sa vie, il trembla d'être atteint par les projectiles ennemis; « sachant, comme il le disait, qu'un amiral ne doit être blessé que *sur* son pont. » Il vit en ce moment des choses admirables de courage et de dévouement, des actes de sang-froid et d'hé-

roïsme dignes de mémoire. Là, c'est un vieux canonnier qu'il aperçoit faisant un mouvement de bascule sur sa pièce, à qui il demande pourquoi il ne tire pas, et qui lui répond : « Général, est-ce qu'à l'école du tir on ne commande pas d'attendre que l'on puisse ajuster pour tirer? La fumée m'empêche d'ajuster. » Au même moment, la fumée s'étant dissipée, il ajuste, tire et ravage les manœuvres de l'ennemi. L'amiral, ému, pleurant presque d'admiration devant ce beau sang-froid, se jette dans les bras du vieux brave et lui donne l'accolade en présence de tout le monde. Qu'on juge de l'enthousiasme! Ailleurs, c'est un chef de pièce, nommé Caselin, qui, ayant perdu cinq de ses hommes, ne cesse pas de tenir bon à son poste. « Que peux-tu faire? lui demanda l'amiral. — Me battre, répondit-il; je serais seul, que je servirais encore ma pièce. »

Tant de persévérance et de courage devaient avoir leur récompense : *l'Annibal*, ayant vu crouler sa mâture, essuyant à la fois le feu du *Formidable*, celui du *Desaix*, qui pendant toute l'action s'était fait remarquer par une belle précision, et celui de la batterie San-Yago, dut enfin se résigner à baisser pavillon, mais sans espérance de pouvoir le relever par quelque manquement aux lois de la guerre, comme avait fait *le Pompée*. Toutefois encore, ce ne fut pas sans une bassesse de la part du commodore Ferris qui, abandonnant tous ses hommes dans la détresse, s'enfuit sur une petite yole après avoir amené. Linois, indigné d'une telle conduite, tant à son propre égard qu'à l'égard des Anglais abandonnés eux-mêmes, ordonna de tirer sur le fuyard qui fila si vivement sur Gibraltar, qu'on ne put l'atteindre. *L'Annibal* resta au pouvoir des Français. Les vaisseaux de Linois avaient beaucoup souffert sans doute dans leur mâture et dans tous leurs gréements, mais ceux de Saumarez étaient bien autrement maltraités : trois d'entre eux avaient perdu leurs mâts de hune; *le Pompée*, déjà retiré à Gibraltar, n'offrait plus qu'une misérable carcasse et pouvait être considéré comme entièrement perdu. Si la division française comptait deux cents morts et trois cents blessés, l'escadre britannique avait perdu quinze cents hommes tant tués que prisonniers. Malgré cela, Saumarez ne pouvait se résigner à quitter le champ de bataille sans tenter un suprême effort : il coupa à son tour ses câbles, et essaya de se rappro-

cher; mais ce fut en vain; les vaisseaux qui lui restaient avaient trop souffert dans leur mâture, dans leur voilure, dans tous leurs gréements, pour réussir. A deux heures et demie, il fit cesser le feu, et donna le signal de laisser arriver pour le mouillage de Gibraltar. Il fut bien heureux d'avoir ce port tout près de lui pour aller s'y réparer et y abriter son humiliation. Jamais on n'avait vu pareille chose, jamais les Français, dans les plus mauvais jours de leur marine, n'avaient présenté ce spectacle qu'offraient les Anglais à l'étonnement du monde : six vaisseaux battus par trois.

Le mérite et la gloire de Linois étaient immenses. Et pourtant le premier consul, si plein d'une juste munificence quand il s'agissait de son armée de terre victorieuse, ne donna au contre-amiral d'autre témoignage de sa satisfaction qu'un sabre d'honneur, absolument comme il avait fait à Decrès après la prise de son vaisseau *le Guillaume-Tell*. Quatre grenades d'honneur pour tant d'intrépides canonniers, six haches d'abordage pour tant de hardis et intelligents matelots, de modiques pensions pour les veuves ou enfants des deux commandànts tués sur leur banc de quart, un brevet de capitaine de vaisseau et un brevet de capitaine de frégate, obtenus, non sans peine, par Linois, l'un pour Troude, l'autre pour Touffet : voilà à peu près tout ce que Bonaparte jugea à propos de faire pour la division qui venait de remporter, dans les conditions les plus désavantageuses, contre une escadre, la première victoire navale des Français depuis la révolution. Et, chose à peine croyable, l'homme éminent par les talents et la valeur qui avait obtenu ce signalé succès, qu'aucun autre du même genre ne devait suivre sous le Consulat ni sous l'Empire, n'avança ni d'un pas, ni d'un grade durant toute la période consulaire et impériale; tandis que les plus effrayantes médiocrités qui n'offusqueraient ni le petit esprit, ni la basse jalousie de Decrès, déjà désigné comme prochain ministre de la marine, seraient chargées de la conduite des flottes dans les circonstances les plus décisives (15).

Mais si le premier consul ne tint que médiocrement compte de la victoire d'Algésiras et en récompensa peu dignement les héros, il n'en fut pas de même du pays, qui en sentit vivement la portée et la gloire. Un frémissement d'enthousiasme se répandit sur

toute la côte française de la Méditerranée et de l'Océan. Le vainqueur d'Algésiras fut salué par les poëtes, comme, à l'ouverture de la guerre de l'indépendance d'Amérique, le vainqueur d'Ouessant, son premier maître : gloire également modeste et trop peu appréciée. On crut, et ce pouvait être, que la victoire d'Algésiras était le signal de résurrection de la marine nationale. Bonaparte et son prochain ministre manquèrent seuls à la tâche.

La campagne de Linois n'était pas terminée; il lui fallait encore sortir de la position où il était, dans une rade ouverte, pour gagner Cadix, et cela en présence de Saumarez qui, impatient de se venger, se renforçait du vaisseau *le Superb* et pressait les réparations de ses autres bâtiments dans un arsenal parfaitement approvisionné, tandis que son adversaire ne trouvait dans Algésiras aucuns matériaux, aucun moyen pour se regréer. Néanmoins, deux jours suffirent à Linois pour relever ses vaisseaux échoués et les remettre, tant bien que mal, en état de reprendre un moment la mer avec la remorque de l'escadre espagnole qu'il attendait de Cadix, où il avait immédiatement annoncé sa situation. Observant avec une longue vue tous les travaux des Anglais à Gibraltar, il calculait que si cette escadre arrivait promptement, comme elle le pouvait, celle de Saumarez ne serait pas encore réparée ni capable de sortir. Mais le secours était urgent. On apprenait, d'un côté, qu'une nouvelle escadre britannique se dirigeait sur Gibraltar, et, de l'autre, que l'ennemi, dans sa soif de vengeance, méditait, contre la division française, des moyens incendiaires réprouvés par les nations civilisées, abandonnés par la République depuis la fin de la Terreur (16). Cependant, de Cadix, on ne bougeait pas, quoique le contre-amiral français Dumanoir-le-Pelley, présent dans ce port, fit tout ce qu'il pût pour décider les Espagnols à sortir. Ce n'était pas que le brave et habile Mazarredo, l'un des marins les plus consommés de l'Europe (17), fût de mauvaise volonté pour les Français; au contraire, dans sa campagne avec Bruix, il leur avait marqué toutes ses sympathies (18). Ces funestes retards venaient de la lenteur proverbiale du cabinet de Madrid, qui déjà, durant la guerre d'indépendance de l'Amérique, avait été nuisible aux plans de d'Orvilliers, dans la campagne de 1780; c'étaient des ordres suivis de contre-ordres continuels, lesquels mettaient dans tout leur

jour le désavantage des coalitions et la difficulté de faire concourir à l'objet le plus important et le plus utile pour la cause commune les forces disponibles des diverses puissances, particulièrement les forces navales, les cabinets voulant avoir tout prévu, et laissant rarement à ceux qui sont chargés de l'exécution la latitude nécessaire pour se décider librement selon les circonstances. Un autre grave inconvénient de la position de Linois à Algésiras, c'est que le commandement de l'escadre de Cadix, avec laquelle il avait mission de se réunir, était confié, dans la personne du lieutenant général don Juan de Moreno, à un vieillard qui avait eu son mérite sans doute, et qui dernièrement même encore s'était bien comporté à la défense du Ferrol, mais enfin à un vieillard en qui les forces, sinon le cœur, déclinaient à vue d'œil. Comme il arrive souvent, à cet âge, aux têtes les mieux organisées, don Juan de Moreno, de bon conseil dans le cabinet, hésitait, tâtonnait quand il fallait agir; et, le choc une fois venu, sa tête n'y était plus. Les éloges que lui donna ensuite le contre-amiral Linois peuvent donc être considérés comme des égards dus à l'âge et à de nobles et anciens services, sans qu'il soit même besoin de tenir compte de la nécessité politique qui lui était imposée de ménager les alliés dans ses rapports rendus publics.

Désolé de ces malheureux retards, mais ne désespérant pas de lui-même, Linois prenait ses dispositions pour le cas d'une nouvelle attaque au mouillage; il fortifiait sa ligne d'embossage avec la prise anglaise *l'Annibal*, et serrait du plus près possible la côte pour éviter d'être doublé, lorsque enfin, cédant aux entraînantes sollicitations de Dumanoir-le-Pelley, don Juan de Moreno appareilla de Cadix, le 8 juillet, avec les vaisseaux *le Real-Carlos* et *le San-Hermenegildo*, de 112 canons chacun; *le San-Fernando*, de 94; *l'Argonauto* et *le San-Augustino*, de 74 canons chacun; la frégate *la Sabina*, de 44 canons; ces six premiers bâtiments portant pavillon d'Espagne; *le San-Antonio*, de 74, capitaine Le Roy; les frégates *la Liberté* et *l'Indienne*, de 44 canons chacune, capitaines Proteau et Bourdet; et le brig *le Vautour*, de 14, capitaine Kémel, ces quatre derniers bâtiments manœuvrés par des équipages espagnols, mais commandés par des officiers français et sous le pavillon du contre-amiral Dumanoir-le-Pelley, obéissant à celui de l'amiral d'Espagne.

Cette escadre arriva, le lendemain, au mouillage d'Algésiras, assez tôt pour que les Anglais n'aient pu s'opposer à sa jonction avec la division de Linois, mais trop tard pour pouvoir remorquer celle-ci sans inconvénient, en présence des ennemis qui, à cette vue, précipitaient leurs réparations, pour attaquer les alliés au moment où ils se mettraient en route, embarrassés de leurs remorques. Ce ne fut que le 12 juillet, à une heure après-midi, à cause de la marée (19), que don Juan de Moreno, devenu par son grade et son ancienneté le commandant en chef des forces combinées, donna le signal d'appareiller, par un vent d'est, chaque vaisseau sur une ancre qu'il laissa pour plus de célérité; le mouvement des vaisseaux de tête de la ligne espagnole fut suivi successivement par tous les autres vaisseaux, de sorte que l'ordre de bataille naturel se trouva aussitôt formé au vent de la division Linois, qui alors appareilla. Ces divers mouvements furent exécutés de la manière la plus satisfaisante, et tout présageait que l'on arriverait à bon port, quand, vers le soir, à la hauteur de Gibraltar, un calme survint, qui dérangea la marche et retarda fatalement celle de l'arrière-garde des alliés. En ce moment, l'escadre de Saumarez venait d'appareiller à son tour, et s'était rangée en ligne de bataille à une lieue au vent de l'escadre combinée, dans le but de tomber sur la portion de celle-ci qui, restant en arrière, lui présenterait une chance favorable de revanche. Don Juan de Moreno, selon les lois espagnoles qui prescrivaient à l'amiral de passer sur une frégate en présence de l'ennemi, ayant arboré son pavillon sur *la Sabina*, voulut que Linois se rendît à son bord pour régler, de concert avec lui, les mouvements et les signaux de l'escadre; le contre-amiral français résista autant qu'il put à cette invitation pressante, et ce ne fut qu'avec une répugnance visible qu'il céda enfin, laissant d'ailleurs le commandement du *Formidable* entre bonnes mains; car c'était le brave Troude qu'il y avait appelé, après la mort de son capitaine de pavillon Laindet-Lalonde.

Le jour tombait sensiblement quand les derniers bâtiments de l'escadre franco-espagnole réussirent enfin à doubler la pointe de Carnero, et encore fallut-il renvoyer à Algésiras la prise *l'Annibal* remorquée par la frégate *l'Indienne*. Il n'y avait que deux partis à prendre, ou continuer la route pendant la nuit et risquer

d'être attaqué en queue par l'ennemi, ou retourner à Algésiras, en s'exposant à avoir la retraite fermée par Saumarez et à être en outre assiégé par de nouvelles forces navales d'Angleterre que l'on savait être tout près. Le premier parti parut moins dangereux que le second, d'autant que la brise de l'est, prenant de la consistance, semblait assurer du vent pour la nuit; on l'adopta, et l'on mit seulement en panne un moment pour attendre les deux vaisseaux les plus arriérés de l'escadre. Après quoi, on se forma dans l'ordre de bataille projeté pour passer le détroit : *la Sabina* marchait en tête, n'ayant que les huniers amenés et le perroquet de fougue cargué, et portant, pour être aperçue dans l'obscurité, les fanaux allumés en poupe et un feu au sommet du mât; les trois vaisseaux de la division Linois, *le Formidable*, *le Desaix*, *l'Indomptable* et la frégate *le Muiron*, qui se soutenaient mieux à la mer qu'on n'aurait dû l'espérer sous leur faible voilure, formaient la première ligne de front; le gros des bâtiments de l'escadre composait une seconde ligne de front, au vent à ceux de la division du contre-amiral Linois, et ces bâtiments étaient disposés de manière à se présenter en bataille sur l'un ou l'autre bord.

Voilà que soudain, à neuf heures du soir, trois coups de canon annoncent à la frégate amirale que l'ennemi a fait son mouvement d'attaque sur l'escadre combinée. Moreno se plaît encore à douter de l'imminence du péril et à supposer, parce qu'il aperçoit en même temps des feux fort loin derrière lui, que c'est l'amiral anglais au contraire qui donne le signal de retraite. Il continue en conséquence sa marche. Mais à onze heures et demie, par la nuit la plus profonde, le vent ayant considérablement augmenté, une bruyante canonnade dans l'est-nord-est ne lui permet plus de s'abuser. En effet, Saumarez, forçant de voiles, vient d'ordonner au *Superb* d'attaquer l'arrière-garde franco-espagnole, et ce vaisseau tout frais, profitant de l'obscurité, a passé entre les deux bâtiments de 112 canons, *le Real-Carlos* et *le San-Hermenegildo*, en leur lâchant toutes ses bordées de tribord et de bâbord, puis, doublant leur sillage, s'est porté sur *le San-Antonio*, déjà en butte aux coups du vaisseau amiral ennemi, *le César*. En ce moment une scène se passe, inouïe dans les désastres des marines du monde: les deux vaisseaux espagnols de 112

n'ayant point aperçu à travers les ténèbres le changement de position du *Superb*, s'imaginent avoir chacun encore ce bâtiment à leur côté, et croyant le canonner, se foudroient l'un l'autre avec une fureur indescriptible; ils tirèrent même sur *le Formidable* qui, n'ayant que des tronçons de mâts greffés et de basses voiles, restait en arrière des deux autres de la division Linois, mais qui, attaqué en cet état par cinq vaisseaux anglais *tirant à boulets rouges*, se gardait bien de rendre alors le combat, justement pour éviter les funestes méprises dans lesquelles étaient tombés les deux vaisseaux espagnols. Dans leur aveuglement, ceux-ci en viennent jusqu'à s'aborder; bientôt *le Real-Carlos* est en proie à un épouvantable incendie, qu'avaient peut-être allumé les boulets rouges de l'ennemi, et les flammes qui le dévorent sont poussées avec impétuosité par le vent sur *le San-Hermenegildo*; en peu d'instants, le feu gagnant les poudres, ils s'abîment tous les deux dans une horrible explosion qui porte la terreur sur chaque escadre, et produit, jusque dans Cadix, l'effet d'un tremblement de terre. Trois cents hommes seulement, de deux mille qui étaient sur ces vaisseaux, échappèrent à la mort à l'aide d'embarcations; le malheur voulut encore que ces restes déplorables vinssent chercher un refuge sur *le San-Antonio*, au moment où ce vaisseau, serré entre *le Superb* et *le César*, qui l'avaient démâté, se voyait réduit à se rendre. L'engagement ayant menacé un instant de devenir général entre les escadres confondues dans la nuit, la frégate de Moreno, reconnue à ses fanaux allumés, avait été vivement poursuivie, et même avait eu plusieurs hommes atteints par les boulets de l'ennemi, ce qui avait alors engagé l'amiral espagnol à éteindre ses feux; mais l'explosion des deux forteresses flottantes ayant suspendu la poursuite des Anglais qui ne savaient trop encore quelles étaient les victimes de ce désastre, *la Sabina* rehissa son feu pour rallier les bâtiments des alliés. Ils se retrouvèrent autour d'elle au point du jour, moins les deux vaisseaux sautés, *le San-Antonio* pris, et un quatrième, dont le glorieux épisode mérite une page à part et répara magnifiquement l'échec de cette nuit d'horreur. Cet épisode fut signalé, sur les cinq heures du matin, à Linois, dont l'âme était pleine d'anxiété, par de nouveaux coups de canon que l'on entendait et par une fumée que l'on distinguait dans l'est de l'île

de Léon, sur laquelle, comme l'on sait, est située, au nord-ouest, la célèbre ville de Cadix.

Quels marins, dans les longues veillées du bord, pour s'animer l'un l'autre au service de la patrie par de glorieux exemples; quels pères offrant à l'admiration de leurs fils, destinés à combattre sous le pavillon français, des modèles d'héroïsme, n'ont mêlé cent fois à leurs récits les noms à jamais unis du valeureux commandant Troude et du vaisseau *le Formidable?* « *Glorieux*, selon ses propres expressions, *de la mission honorable de défendre un pavillon déjà couvert de lauriers*, » Troude avait mis la plus scrupuleuse exactitude à se conformer aux ordres de Linois. Lorsqu'il avait vu l'ennemi appareiller en même temps que l'escadre combinée et se tenir au vent de celle-ci, il s'était appliqué à suivre la manœuvre de *la Sabina*, en faisant le plus de voiles possible; mais, n'ayant eu ni le temps ni les moyens de cicatriser les blessures multipliées que son vaisseau avait reçues au combat d'Algésiras, ne possédant pour manœuvrer que des restes de mâts, des lambeaux de voiles et un équipage affaibli de cent hommes, il n'avait pu hâter sa marche au gré de ses désirs. Une brise soudain ranimée qui, presque semblable à la bourrasque, cassa le petit mât de perroquet dont il avait fait son petit mât de hune, l'obscurité profonde, l'extinction momentanée des feux de la frégate amirale, tout semblait s'être conjuré pour l'isoler de l'escadre alliée et le perdre. Mais c'était au contraire le génie de la victoire qui l'enveloppait un moment d'ombres mystérieuses pour le faire reparaître bientôt rayonnant d'un plus vif éclat, comme dans l'antiquité ces héros qui s'enfonçaient dans les ténèbres de l'Érèbe pour en ressortir demi-dieux. A minuit, *le Formidable* avait essuyé le feu de cinq vaisseaux ennemis, qui tiraient à boulets rouges (20), sans compter celui des deux malheureux vaisseaux espagnols qui l'avaient un instant canonné, en se canonnant eux-mêmes (21); mais alors Troude, comme on l'a vu, n'avait répondu à aucun: sage réserve qui aurait évité trois grandes pertes aux alliés, s'ils l'avaient tous imitée. Toutefois, il fallait se dérober à la rage incendiaire des Anglais; à de tels ennemis on pouvait opposer une ruse de bonne guerre: Troude, voyant que leurs vaisseaux, pour se distinguer entre eux, portaient trois feux de reconnaissance

à la corne, en fit hisser de semblables sur *le Formidable*; le moyen réussit, et son vaisseau s'évada, avec perte seulement de trois hommes tués et deux blessés. Peu après, dans son isolement, il fit route pour Cadix, longeant les côtes d'Espagne par le nord et le nord-ouest, et croyant s'éloigner ainsi complétement des escadres qui prenaient le large à l'ouest.

Mais, au point du jour, il se trouva de nouveau atteint par quatre bâtiments ennemis qui avaient suivi sa route. C'étaient *le César*, de 84 canons, toujours monté par le contre-amiral Saumarez, *le Vénérable*, de 74, capitaine Hood; *le Superb*, de même force, capitaine Keate, et la frégate *la Thames*. Maintenant la lumière du soleil éclairait le champ de bataille; amis et ennemis pouvaient se reconnaitre : Troude, qui n'avait pas voulu de combat de nuit, en accepte aussitôt un à la face du jour dans les conditions les plus disproportionnées, et s'il compte ses nombreux adversaires, c'est pour examiner d'un coup d'œil prompt et habile, non comment il leur échappera, mais comment il les vaincra. Il semble se rappeler en ce moment décisif le combat du dernier des Horaces, et se dispose à isoler ses ennemis pour les battre en détail. La frégate *la Thames*, croyant sans doute avoir affaire à un vaisseau prêt à demander quartier, s'approche la première et lui lâche sa bordée en poupe; mais les adroits pointeurs du *Formidable*, par quelques coups de canon de l'arrière, l'ont aussitôt envoyée à distance respectueuse, et la pauvre frégate ne songe plus qu'à se réparer et à servir de remorqueur. Toutefois ce n'est là pour Troude qu'un bien mince débarras. *Le Vénérable*, qui suivait de près *la Thames*, lance sa volée au *Formidable* par la hanche de bâbord; mais le vaisseau français, ayant manœuvré pour le longer, le serre aussitôt au feu, sans donner le temps aux deux autres vaisseaux de ligne anglais de venir à son secours; et le combat vergue à vergue, parfois bord à bord, avec la fureur d'un ennemi qui, pour son propre salut, a besoin de vaincre promptement; aux boulets rouges du *Vénérable*, Troude répond par trois boulets à la fois dans chacune de ses pièces; le carnage est horrible sur le pont des Anglais; Troude avait surtout ordonné de viser à démâter son adversaire, et en moins d'une heure et demie, on voit successivement tomber tous les mâts du *Vénérable*. Alors, ce vaisseau ravagé laisse arriver pour opérer sa re-

traite ; mais *le Formidable* a vu son mouvement, le suit, le prend en poupe, l'enfile de ses boulets de long en long, l'achève, et en même temps commence une nouvelle action contre *le César*, son troisième antagoniste qui, se trouvant posté à l'avant du *Vénérable*, est quelque temps obligé de se laisser faire sans répondre, tandis que les canonniers français, grâce à l'heureuse position prise par le commandant Troude, ne lancent pas un seul boulet qui ne porte coup. Troude abandonne *le Vénérable* à la frégate *la Thames* qui vient le tirer de sous son feu en lui donnant la remorque, et s'attache désormais avec plus d'ardeur au *César*. Il a déjà fait payer cher à Saumarez le succès que cet amiral a dû aux ombres de la nuit et à la méprise de quelques vaisseaux des alliés : il va lui apprendre mieux encore qu'il n'y a eu qu'une courte interruption de triomphe, causée par l'imprudence des Espagnols, dans la campagne de la division Linois ; et, malgré le pitoyable état des manœuvres et de la voilure du *Formidable*, il tient une demi-heure en échec *le César*, puis lui détache de si épouvantables bordées que ce vaisseau éperdu, tremblant d'avoir le sort du *Vénérable*, s'enfuit et laisse la place au *Superb* qui, campé par la joue du bâtiment français, n'avait encore concouru que secondairement aux efforts de la division anglaise ; mais ce vaisseau à son tour, après avoir essuyé quelques bordées, alla rejoindre *la Thames*, *le Vénérable* et *le César*, successivement défaits, qui semblaient se demander mutuellement la remorque ; et, à sept heures du matin de la journée du 13 juillet 1801, date mémorable comme celle du 6 du même mois dans les fastes de la marine française, l'habile, l'héroïque Troude était maître d'un champ de bataille conquis par un vaisseau délabré contre trois vaisseaux et une frégate d'Angleterre. Il n'était pas sûr pourtant que la division ennemie ne reviendrait pas à la charge après avoir pansé les plus cruelles de ses blessures ; il dut croire même qu'elle profiterait d'un calme plat, qui le laissa sans mouvement à une portée de canon de celle-ci, pour l'assaillir de nouveau. Il activa en conséquence ses préparatifs pour une autre lutte qu'il était loin de vouloir décliner, envoya dans ses batteries tout ce qui lui restait de boulets, tout ce qui pouvait servir de mitraille contre l'ennemi, s'assura que *le Formidable* pourrait encore soutenir une heure de combat, et, rassemblant au-

tour de lui tous ses hommes, équipages et soldats embarqués qui avaient rivalisé de valeur, il leur fit jurer de s'engloutir avec le vaisseau plutôt que d'amener un pavillon que deux fois, en si peu de jours, la victoire avait déployé sur leurs fronts. Mais Saumarez ayant assez à faire de chercher à sauver ses vaisseaux et à se sauver lui-même, tremblant de voir tomber sur lui l'escadre combinée qui, au bruit du canon, s'était mise en mouvement pour secourir le vaisseau français, se tint pour battu, et retourna le plus hâtivement possible à Gibraltar, abandonnant à qui le voudrait prendre le vaisseau *le Vénérable*, échoué entre l'île de Léon et la pointe de Saint-Roch, à peu de distance de Cadix. L'escadre combinée entra dans ce port, et à deux heures de l'après-midi *le Formidable*, ayant continué sa route, l'y suivit aux acclamations des habitants qui, de la côte et du château de Santi-Petri, une des principales défenses de l'île de Léon et de Cadix, avaient été témoins de ses exploits et saluaient l'un des plus beaux triomphes que jamais ait obtenus la marine d'une nation.

La victoire de la division Linois restait complète; la douloureuse méprise de la rencontre nocturne du détroit était amplement compensée par la dernière défaite de Saumarez qui, d'ailleurs, n'avait pu empêcher ni les sorties, ni la jonction des alliés, ni leur entrée à Cadix. Quoique ses compatriotes, pour faire oublier sous beaucoup de bruit ses deux incontestables défaites, aient ridiculement exalté sa prétendue victoire nocturne du détroit, et aient voulu lui attribuer, ce que l'on concéderait d'ailleurs volontiers à ses boulets rouges, la destruction des deux vaisseaux espagnols sautés, il n'en restera pas moins avéré qu'il ne put accomplir aucune des conditions de sa mission qui était de tenir les forces navales des alliés bloquées d'un côté et d'empêcher leur jonction de l'autre; il n'en reste pas moins avéré qu'à Algésiras, le 6 juillet, il fut battu avec six vaisseaux de ligne contre trois, avec huit bâtiments contre quatre, et, près de l'île de Léon, le 13 juillet, avec trois vaisseaux et une frégate, contre un seul vaisseau français. Le nom de Troude désormais resterait inséparable de celui de Linois, et quand on parlerait de la gloire de l'un, aussitôt on proclamerait la gloire de l'autre (22).

Ce n'étaient pas là les seuls échecs que l'Angleterre éprouvât du côté de la péninsule ibérienne; elle était attaquée et sur le

point d'être vaincue dans son monopole du commerce portugais. Depuis un traité de commerce célèbre, conclu par Methuen, à la faveur de la guerre de la succession d'Espagne, au nom de la Grande-Bretagne, en 1703, avec le Portugal, les négociants de ce royaume jadis si florissant par sa marine et ses colonies, étaient tombés véritablement, comme ils y sont encore aujourd'hui, dans la dépendance des principales maisons de Londres, dont leur propre gouvernement les avait faits simplement les commissionnaires ; les marchandises provenant des manufactures anglaises, librement importées, servaient d'objets d'échange pour l'exportation des vins précieux de la côte portugaise, branche de commerce dont la balance était toute en faveur des Anglais, tant à cause de l'extension de leur navigation, que des bénéfices immenses qu'ils recueillaient sur les produits ; en un mot, le Portugal avait consenti à se faire colonie anglaise. Pour une telle abdication de soi-même, il recevait des secours de l'Angleterre quand il était menacé, et encore celle-ci ne se regardait-elle pas comme rigoureusement tenue de les donner, quand elle ne voyait pas son propre intérêt directement compromis. Pendant la guerre aussi bien que pendant la paix, le gouvernement britannique regardait et traitait les ports du Portugal comme siens ; ses flottes y trouvaient un refuge assuré, et le Tage le disputait à la Tamise pour la quantité de vaisseaux anglais qu'il recevait. Une dépendance si étroite n'empêchait pas les Portugais d'être astreints par l'Angleterre à l'humiliation du droit de visite, en qualité de neutres. C'est cet état de choses que Bonaparte avait résolu de faire cesser. Une armée espagnole, que devait suivre de près une armée française, était entrée au mois de mai 1801, dans le Portugal, que l'Angleterre abandonna à lui-même, après avoir fait seulement mouiller dans ses eaux la flotte de l'amiral Keith, lorsqu'elle se rendait en Égypte ; et, dès le 6 juin, le gouvernement portugais signait à Badajoz un traité avec l'Espagne, par lequel il s'engageait à fermer tous ses ports aux vaisseaux anglais. Toutefois, Bonaparte, mécontent que l'on eût fait cette paix sans lui, en adressa de vifs reproches au cabinet de Madrid, et n'en ordonna pas moins à une armée française de se mettre en marche sur le Portugal. L'Angleterre profita de la circonstance pour se faire remettre en dépôt l'île de Madère, le 23 juillet 1801 ; mais c'était

un faible et éphémère dédommagement au traité de paix que le Portugal fut obligé de signer avec la République française, à Madrid, le 29 septembre suivant, lequel, retournant au profit de celle-ci le traité de Methuen, interdisait aux bâtiments de guerre et de commerce anglais tous les ports européens du Portugal jusqu'à la fin de la guerre avec la Grande-Bretagne, les ouvrait au contraire à tous ceux de la France et de ses alliés, assurait des avantages considérables à l'industrie et au commerce de la République, et étendait les limites de la Guyane française, à l'égard de la Guyane portugaise, jusqu'à la rivière de Carapatanuba.

Tant de succès dus à la plus sage politique que Bonaparte ait jamais suivie, c'est-à-dire à celle des deux premières années du Consulat, s'obtenaient pendant que le premier consul, tenant d'une main une épée victorieuse, offrait de l'autre la paix à l'Angleterre. La capitulation, aux mois de juin et d'août 1801, des débris de l'armée française d'Égypte, qui, abandonnés à eux-mêmes, obligèrent pourtant leurs ennemis à les rapporter en France sur leurs vaisseaux, avec armes et bagages, n'était point pour la Grande-Bretagne une compensation suffisante à la perte du Portugal, à la ruine de son commerce et de ses finances, ni à son exclusion de presque tous les ports de l'Europe. La campagne de Ganteaume, l'expédition de Linois surtout et les deux défaites de Saumarez lui présentaient d'inquiétants symptômes de résurrection de la marine française, et semblaient lui présager une époque prochaine où son pavillon cesserait de nouveau de régner sur les mers. Mais quelques autres événements maritimes, qui avaient lieu à la même époque dans la Manche, ne troublaient pas moins la Grande-Bretagne, et allaient peser d'un certain poids sur les négociations entamées.

Bonaparte, voulant tenir l'Angleterre sous la menace continuelle d'une invasion, en attendant qu'il songeât sérieusement à l'effectuer, commençait dès lors à caresser avec passion sa fameuse idée de la flottille et du camp de Boulogne. Il n'y avait pas encore de camp, mais des rassemblements de troupes; quarante mille soldats échelonnés à peu de distance pouvaient être réunis rapidement sur ce point; ils seraient par la suite le noyau d'un plan beaucoup plus vaste. Le port de Boulogne, qui ne tenait plus

aucune place dans l'histoire depuis le moyen âge, allait en reconquérir une nouvelle par la volonté d'un homme qui disait « que l'on devait effacer le mot *impossible* de la langue française, » et les misérables criques avoisinantes, Ambleteuse, Vimereux, Wissant, Etaples, allaient se trouver bien étonnées de jouer un rôle à leur tour. Faire des armées navales de *coques de noix*, puisque c'est le nom que l'on a justement appliqué aux bateaux plats, et des ports de guerre de quelques mauvaises criques, voilà quel fut le génie de Bonaparte en fait de marine. Nous disions que la monomanie des bateaux plats faisait reculer la marine française en deçà de celle des galères; ajoutons que l'idée bizarre de faire revivre les ports de l'époque gallo-romaine, dont les savants retrouvent plus aisément les traces dans leurs livres que sur les côtes, faisait rebrousser cette marine jusqu'à l'époque des barques en guise de vaisseaux. Boulogne, l'ancien *Gesoriacum* des Romains, serait donc le roi de ces ports fabuleux, et l'on ensevelit dans le marais bourbeux de la petite rivière de Liane une masse de trésors qui auraient pu servir à achever Cherbourg, à faire au besoin un autre Cherbourg de la Hougue, à défendre le Havre, à faire du port de Saint-Malo un port de guerre, puisqu'il peut le devenir, à rendre à Dunkerque sa grandeur éclipsée, et à doter la France d'un second port militaire sur la Méditerranée. On creusa, au nord-ouest de la ville, un bassin demi-circulaire d'échouage, pouvant contenir douze cents bateaux environ. Vingt mille pieds d'arbres, dit-on, abattus dans la forêt de Boulogne, servirent à former des estrades et des quais en charpente, non moins pitoyables que l'idée fondamentale elle-même, sur les bords du bassin et de la Liane, et une écluse fut destinée, en creusant le chenal, à ouvrir dans cette rivière marécageuse, un arrière-port pouvant contenir aussi une grande quantité de barques. On s'occupa dans le même esprit des ports auxiliaires d'Ambleteuse, de Vimereux, d'Etaples, etc. Pour la protection de ces œuvres aussi puériles que ruineuses, pour celle des flottilles et leur mouvement de jonction, Bonaparte fit mettre les côtes de l'Océan en état de défense, depuis l'embouchure de l'Escaut jusqu'à celle de la Gironde; on éleva partout des batteries et des redoutes; le plus petit port, le moindre mouillage fut mis hors d'insulte; on épuisa les arsenaux, on en forma de nouveaux; les mortiers à grande

portée, les grils à rougir les boulets furent multipliés pour répondre aux tentatives d'incendie de l'ennemi; tous les postes furent gardés avec la plus sévère vigilance; la rapidité des communications entre eux et avec Paris fut assurée par des lignes télégraphiques. Enfin sur tous les chantiers de la France et de la Hollande, sur toutes les rivières, on ne voyait que chaloupes et bateaux plats que les préfets maritimes faisaient armer aussitôt qu'ils étaient construits. Les neuf divisions de la flottille légère furent placées sous les ordres du contre-amiral La Touche-Tréville, dont on usait l'admirable activité à de pareilles illusions; à ces neuf divisions on attacha autant de bataillons tirés de l'armée de terre, et des détachements d'artillerie, que le contre-amiral exerçait fréquemment aux manœuvres de mer, au tir du canon, aux abordages et aux descentes. C'était une fièvre, un délire.

Il n'est pas surprenant qu'à l'aspect de tout ce mouvement que se donnait un grand peuple en vue des côtes de la Grande-Bretagne, les Anglais, qui ne savaient pas encore ce que seraient les bateaux plats à l'œuvre, fussent en proie à l'inquiétude; d'autant que la peur s'exagère toujours les petites choses, et ne prend pas le temps de les distinguer des grandes. Les marchands de la Cité de Londres, accoutumés à jouir paisiblement de leurs richesses, étaient saisis de panique, se croyaient déjà envahis, et réagissaient avec toute la passion de l'effroi sur le gouvernement britannique pour qu'il prît des mesures d'urgence. Ce ne fut point assez que l'amiral Cornwallis observât le port de Brest avec quatorze vaisseaux de ligne, et que les amiraux Dikson et Graves surveillassent le Texel avec dix-sept vaisseaux; les côtes d'Angleterre se mirent sur la défensive; des chaloupes canonnières et des bombardes furent portées à l'entrée des ports et à l'embouchure des rivières pour les garder; les vaisseaux de la Compagnie des Indes furent en partie armés pour la garde du pays; on ajouta aux forces de terre disponibles des corps de volontaires et des milices pour concourir à un système de défense général; enfin la levée en masse fut proclamée. Nelson, revenu de la Baltique, fut mis à la tête d'une escadre légère dite des Dunes, pour surprendre et brûler, s'il était possible, les divisions de bateaux plats qui, des côtes de Hollande, de Flandre, de Picardie, de partout, se rendaient à Boulogne.

Cela ne donna lieu d'abord qu'à quelques passes d'armes, dans lesquelles les bateaux plats, se tenant sur la défensive le long des côtes, et par conséquent dans les seules conditions où ils pussent être réellement utiles, avaient souvent l'avantage. Ces bateaux ne pouvant prendre le large pour doubler les caps, les pointes ou les bancs selon les courants et les marées, sans être chassés par les frégates et les brigs anglais, se serraient à terre, dès qu'ils découvraient l'ennemi, et se mettaient sous la protection de leurs batteries; c'est ainsi qu'à l'aide de ces stations, et toujours combattant, ils parvenaient à gagner le point de réunion. La Touche-Tréville chargea son adjudant, le capitaine de frégate Miratès, d'aller chercher, pour l'amener à Boulogne, une petite division de six chaloupes canonnières que l'ennemi empêchait de sortir de Calais; Miratès s'acquitta parfaitement de la commission; les six chaloupes doublèrent, pendant la nuit, le cap Grisnez, qui sépare en quelque sorte Calais et Boulogne, en présence de l'escadre anglaise, forte d'un vaisseau de 74 canons, d'un vaisseau frégaté, de deux frégates, douze brigs et cotres, et elles opérèrent leur jonction avec le gros de la flottille, le 28 juillet, après avoir soutenu le feu de ces forces navales, auquel répondait une batterie de la côte, tirant à boulets rouges.

Peu après, l'ordre fut donné à Nelson d'aller bombarder et brûler le port et la flottille de Boulogne. Le célèbre marin avait répondu du succès, en combinant une surprise et un incendie. Des machines infernales, des brûlots furent construits dans ce but à Nore et à Scherness avec la plus grande célérité. Mais le gouvernement britannique avait compté sans la police du premier consul, et Nelson sans la vigilance de La Touche-Tréville. Quand l'amiral anglais arriva, le 2 août 1801, de la rade de Deal, devant Boulogne, à la tête d'une escadre de quarante voiles, dont trois vaisseaux de 68, 64 et 50 canons, deux frégates, plusieurs brigs et cotres, et tout le reste brûlots, bombardes et chaloupes canonnières, il fut fort déconcerté d'apercevoir à cinq cents toises environ en avant du port qu'il avait espéré surprendre, une belle ligne d'embossage composée de six brigs, deux schooners, vingt chaloupes canonnières et d'un grand nombre de bateaux plats faisant l'office de batteries flottantes; tandis qu'une réserve de quatre mille hommes d'infanterié se tenait à portée de la secourir.

Nelson n'allait donc pas avoir affaire à un de ces *sous-lieutenants-amiraux*, tels qu'il en avait rencontré à Aboukir, tels qu'il en retrouverait à Trafalgar, et l'on pourrait juger de ce qu'il valait étant aux prises avec un marin français du bon temps, en face d'un véritable amiral enfin. Ce grand homme, qui n'était grand que devant des écoliers déguisés en maîtres, ce sublime téméraire, comme l'appellent ses admirateurs, qui, à l'exemple du vieux lord Howe, se précipitait avec tant de fureur par les portes que la négligence et l'incapacité d'officiers généraux improvisés lui laissaient ouvertes, le voilà qui devient tout à coup d'une prudence et d'une circonspection qui touchent à la crainte, à la crainte de compromettre sa réputation devant une ligne de petits bâtiments dont les plus redoutables sont quelques brigs. Il hésite, il prend un jour, deux jours, pour faire ses dispositions d'attaque contre ces bateaux qu'il s'était vanté d'anéantir en une heure; il fait reconnaître les divers points de la côte et l'emplacement des nouvelles batteries au-dessus et au-dessous du port; il essaie la portée de ses bombes pour juger si elles atteindront le rivage; il concentre son escadre et jette l'ancre à une lieue et demie de terre. Quant à La Touche-Tréville, il ne changea absolument rien à ses premières dispositions. Au lever du jour du 4 août, Nelson, ayant porté son pavillon sur la frégate *la Méduse*, rangea ses bombardes obliquement, eu égard à la ligne française, en les rapprochant de l'extrémité occidentale, de telle sorte qu'elles fussent, la plupart, hors de portée des batteries qui défendaient l'entrée du port et par la gauche desquelles elles ne pouvaient être découvertes à leur droite; l'amiral anglais fit mouiller en arrière de sa ligne de bombardes le reste de son escadre, se flattant encore d'obliger, par le seul effet de ses bombes, la flottille française à faire une prompte retraite dans le port où, la nuit suivante, selon son plan, il lui enverrait des brûlots pour la détruire en masse dans l'espace resserré qu'elle occuperait sans pouvoir en quelque sorte remuer.

Néanmoins, son inquiétude augmentait à mesure qu'il s'engageait, et au moment où il ordonnait de commencer le bombardement, il fit, à l'aide du flux, approcher ses vaisseaux de la côte et du mouillage de la flottille pour décider les Français à lui montrer toutes leurs batteries, que des ondulations de terrain et la

couleur des escarpements lui dérobaient encore. A cet égard, Nelson fut satisfait à l'instant : à peine ses vaisseaux, lâchant tour à tour leurs bordées en revirant, eurent-ils paru le long du rivage, que les batteries se démasquèrent contre eux et les forcèrent à gagner promptement le large. Dès que l'escadre anglaise faisait mine de se rapprocher, on entendait les soldats des bataillons français embarqués, qui criaient : « A l'abordage! à l'abordage! » et les bâtiments de Nelson se retiraient avec un nouvel effroi. Cependant la ligne d'embossage de La Touche-Tréville ne chancelait pas une minute devant le bombardement dont elle était l'objet ; et si le temps avait été calme, les Anglais auraient eu au contraire beaucoup à souffrir de son feu vif et soutenu; La Touche-Tréville, en homme dès longtemps accoutumé aux luttes héroïques, s'entretenait avec le colonel Savary, aide-de-camp du premier consul, et ne paraissait pas se préoccuper des bombes qui passaient à chaque instant sur sa tête ou à ses côtés; quelquefois seulement il disait en riant aux soldats qui l'entouraient, de les ramasser pour les renvoyer aux Anglais. Ceux-ci lancèrent de la sorte neuf cents à mille bombes qui firent seulement chavirer une canonnière et un bateau plat que l'on remit presque aussitôt au service. Enfin, voyant qu'il n'aboutissait à rien, et que sa position allait devenir périlleuse par le changement de vent au moment du reflux, Nelson, dévorant sa honte, mais jurant aux équipages, aux officiers et aux soldats qu'il avait à son bord, et qui le regardaient étonnés, qu'il leur donnerait bientôt une occasion de se venger, fit le signal de la retraite, et le surlendemain son escadre mouillait en rade de Margate et de Deal. La Touche-Tréville venait de vaincre une fois Nelson; mais ce ne serait pas la dernière.

La rage fut au comble de l'autre côté de la Manche. La gloire du baron du Nil était positivement compromise : il fallait la relever à tout prix; on avait parlé de la paix, on l'avait ardemment désirée; mais on n'y voulait plus entendre depuis que le héros britannique avait besoin d'une vengeance personnelle. C'est pourquoi on lui donna à l'instant tous les moyens de l'obtenir. Son escadre fut augmentée de trente bâtiments de diverses espèces, et la presse des matelots fut autorisée pour un mois, même dans la Cité.

Nelson, qu'un profond sentiment d'humiliation avait retenu sur son bord, n'eut pas plutôt reçu des renforts et embarqué quatre mille soldats de marine, qu'il mit à la voile de Margate avec soixante-dix bâtiments, faisant d'abord fausse route vers l'est, comme pour attaquer Flessingue ou quelque autre port de la côte hollandaise, ce qui ne trompa pas une minute La Touche-Tréville; puis, le 15 août, il revint mouiller devant Boulogne à trois mille toises de la ligne de La Touche-Tréville, qui occupait toujours sa même position à cinq cents toises environ de l'entrée du port, mais qui s'était augmentée d'une section et avait de plus pour la soutenir quelques bombardes : car l'actif contre-amiral français n'ayant pas douté un moment que Nelson ne revînt au plus tôt, s'était employé jour et nuit à se fortifier; il avait fait construire des batteries sur les points des extrémités de la ligne qui lui avaient paru négligés; à sa demande, on avait fait venir des places fortes une artillerie supplémentaire; on avait placé des mortiers dans les intervalles des batteries; des troupes avaient été disposées pour prendre part à l'action, si besoin était. Sur terre, comme sur mer, c'était La Touche-Tréville qui avait tout prévu, tout combiné, tout ordonné: aussi ne pourrait-il rejeter son insuccès sur personne, de même que personne ne pourrait lui disputer une part de son succès. Le soir, les vaisseaux de ligne de Nelson étant entourés de chaloupes et de péniches de toutes grandeurs, La Touche-Tréville, d'un coup d'œil, se tint pour assuré d'une très-prochaine attaque, et chargea plusieurs chaloupes de bivouaquer, pour le prévenir à temps de tous les mouvements de l'ennemi.

Le projet de Nelson était en effet de surprendre la flottille par une attaque de nuit. Quatre divisions d'embarcations anglaises, sous la conduite de quatre capitaines de vaisseau, furent disposées pour aborder la ligne française, en commençant par le côté de l'est et en s'engageant successivement vers l'ouest; tandis qu'une cinquième division, également placée sous les ordres d'un capitaine de vaisseau et armée d'obusiers, aurait charge d'incendier tout ce qui ne pourrait être enlevé à l'abordage. De onze heures et demie à minuit, ces divisions s'éloignèrent de la frégate *la Méduse*, encore montée par Nelson, pour voguer en silence vers la ligne d'embossage des Français. Mais elles furent aussitôt découvertes, et signalées à La Touche-Tréville par une de ses

chaloupes de bivouac. En un instant les deux lignes s'éclairèrent, au milieu de la nuit, d'un feu très-vif; les bombes, le canon, la mousqueterie interrompirent de leurs roulements terribles le silence qui régnait sur les flots; tandis que de nombreuses populations, attirées par ce bruit sur les deux rivages ennemis, attendaient avec anxiété ce qu'au lever du jour la victoire aurait décidé. Aucune des batteries de la côte ne secondait à cette heure la ligne navale de La Touche-Tréville, de peur de l'abîmer en voulant tirer sur l'ennemi. Bientôt les chaloupes anglaises en arrivèrent à l'abordage, et alors le choc devint effrayant à travers l'obscurité. Le capitaine Parker, en abordant avec six de ses chaloupes la canonnière *l'Etna*, la plus avancée de la ligne, que montait l'intrépide Pévrieux, reçut une blessure des suites de laquelle il devait mourir; c'était un des officiers les plus distingués de la marine d'Angleterre; Pévrieux, s'élançant le premier pour repousser l'abordage, tua de sa main deux matelots ennemis. L'abordage ne tarda pas à être tenté sur toute l'étendue de la ligne d'embossage de La Touche-Tréville; mais sur toute la ligne il fut reçu avec une vigueur superbe, sur toute la ligne il fut repoussé. Ceux des Anglais les plus braves qui osèrent se jeter sur les bâtiments ou sur les embarcations des Français, furent précipités dans la mer ou faits prisonniers. *Le Volcan*, dernière chaloupe canonnière de la droite, que commande l'enseigne Guéroult, attaqué à plusieurs reprises, repousse l'ennemi avec une ardeur sans cesse renaissante. La canonnière *la Surprise*, montée par le lieutenant Carrau, se signale par des prouesses plus grandes encore; elle coule bas quatre péniches ennemies et s'empare de plusieurs. Pendant que la ligne française soutenait ce combat de front, la division anglaise d'obusiers, commandée par le capitaine Conne, s'avançait vers la jetée et se consumait en efforts pour se placer entre cette ligne et la terre, et donner à la côte britannique attentive une représentation du désastre d'Aboukir sur la côte même de France; mais, comme La Touche-Tréville le dit lui-même en payant un noble tribut à un frère d'armes : « Ici, comme à Algésiras, les Anglais furent dupes de cette manœuvre (23). » Les batteries de la côte foudroyèrent leurs navires obusiers, et le rivage et la rade furent un moment comme embrasés. L'anéantissement de la division an-

glaise aurait été complet, si La Touche-Tréville n'avait lui-même fait cesser le feu, de peur de causer à ses propres bâtiments, dans cette horrible mêlée, autant de dommage qu'à ceux de l'ennemi. Dès que le jour parut, Nelson, plus désespéré que jamais, donna le signal de la retraite; mais cette fois ce fut une véritable fuite à laquelle s'attachèrent les navires français victorieux pour la précipiter à coups de canon. Nelson avait donc enfin appris qu'il suffisait de la réapparition sur la scène navale d'un seul des marins en renom de la guerre d'Amérique pour lui donner un maître. Ce fut une grande gloire pour La Touche-Tréville d'avoir ainsi vaincu par deux fois, avec de si faibles moyens, le présomptueux vainqueur d'Aboukir. Ce double succès fut solennisé comme il avait droit de l'être; mais La Touche-Tréville voulut que ce fût surtout en l'honneur des braves qui l'avaient si bien secondé. Quant à lui, il ne fut pour ses deux victoires l'objet d'aucune distinction personnelle de la part du premier consul, il n'avança pas d'un grade; il ne s'en plaignit pas et n'en parut que plus grand. Placé au second rang, il trouverait toujours le moyen d'effacer les médiocrités qu'on lui donnerait encore pour chefs.

Ce que l'on n'avait point vu depuis le commencement de la révolution, des succès maritimes balancés entre la France et l'Angleterre, on pourrait même dire plus réels et plus éclatants du côté de la première, on le voyait depuis le Consulat, sous le ministère de Forfait et sous la présidence de Fleurieu à la section de marine du conseil d'État. En cet état, le gouvernement britannique se montrait non moins désireux de la paix que le premier consul, et il n'était pas jusqu'à Pitt qui n'en parût enfin ouvertement partisan. Tous les historiens semblent d'accord sur ce point que ce furent les succès de Linois à Algésiras, et de La Touche-Tréville à Boulogne, qui amenèrent le dénoûment des négociations. Il est vrai de dire que Bonaparte se montra plus facile que le Directoire à sacrifier les intérêts des alliés de la République, en décidant l'Espagne à céder l'île de la Trinidad, et la Hollande l'île de Ceylan aux Anglais; il est vrai encore que, soit par calcul pour conserver une porte ouverte à une nouvelle guerre qui lui semblerait opportune, soit pour ne point surcharger la négociation d'une question si grave, quoique en apparence moins immédiate, le premier consul négligea de stipuler les intérêts des

neutres et la liberté des mers, points qui furent passés de part et d'autre sous silence, quoique dernièrement on en eût fait tant de bruit. Mais, malgré cela, après la paix continentale la plus glorieuse qu'un peuple puisse ambitionner, la paix maritime conclue à Amiens ; le 25 mars 1802, fut encore très-honorable pour la France, à qui l'Angleterre rendait, en Europe, les petits rochers de Saint-Marcouf; en Amérique, la Martinique, Sainte-Lucie, Tabago, les Saintes (24), Saint-Pierre et les Miquelons, avec les droits de pêcherie sur la côte de Terre-Neuve, comme avant la guerre; à la côte occidentale d'Afrique, Gorée; en Asie, Pondichéry, Chandernagor, Mahé, en un mot toutes les colonies et tous les comptoirs qu'elle possédait avant la révolution. L'Angleterre restituait également aux alliés de la France tout ce qu'elle leur avait pris, moins la Trinidad et les possessions hollandaises de l'île Ceylan. Le cap de Bonne-Espérance devenait port franc. Malte devait être rendue à l'ordre de saint Jean de Jérusalem, sous la garantie d'une tierce puissance à désigner plus tard. Les Français évacuaient les États du pape et le royaume de Naples, et les Anglais tous les ports et îles qu'ils pouvaient encore occuper dans la Méditerranée et l'Adriatique, y compris Minorque et Porto-Ferrajo en l'île d'Elbe. La République française reconnaissait l'indépendance des îles Ioniennes sous le nom de République des Sept-Iles. Le traité fut étendu à la Porte Ottomane, et l'Europe eut un instant de trêve générale.

Durant la guerre maritime de dix ans qu'elle venait de soutenir, la France avait fait perdre à l'ennemi environ deux mille cent soixante-douze bâtiments de toutes sortes; elle en avait elle-même perdu, sans compter les sinistres provenant des tempêtes ou de l'inexpérience, de quinze cent vingt à quinze cent cinquante environ, y compris les petits navires pêcheurs, les chaloupes canonnières, etc., etc. A prendre la chose en masse et en s'en tenant aux chiffres, la balance semblerait donc être en faveur de la République; mais elle n'aurait rien de sérieux : car la perte en bâtiments de guerre, du côté de la France, était énormément plus forte, puisqu'elle ne s'élevait pas à moins de vingt-sept vaisseaux de ligne environ, contre sept ou huit anglais, et à environ soixante-dix frégates; le nombre des corvettes, brigs de guerre, et autres bâtiments pris, était en proportion ascendante (25).

Comme une large compensation à ses pertes en bâtiments de guerre, réparables avec quelques années de paix et d'activité, la France avait conquis une grande et précieuse extension de côtes et de ports tant sur l'Océan que sur la Méditerranée, par la Hollande et l'Italie. Elle semblait même, par le traité d'Amiens joint à ceux passés antérieurement avec l'Espagne et le Portugal, avoir étendu sa puissance coloniale : car à tout ce qu'elle possédait auparavant, elle avait ajouté une partie de la Guyane portugaise, la Louisiane et la partie espagnole de Saint-Domingue ; mais, par malheur, il y avait sous cet aspect plus de mirage que de réalité.

CHAPITRE XII.

1801—1804.

Événements maritimes et coloniaux pendant la paix d'Amiens. — Commencement du ministère de Decrès. — Caractère de ce personnage. — Continuation de la guerre civile à la Guadeloupe. — Expédition du général Richepanse. — Continuation de la guerre des esclaves à Saint-Domingue. — Expédition du général Leclerc. — Cession de la Louisiane aux États-Unis. — Nouveaux désaccords avec les États barbaresques. — Expédition de Nicolas Baudin, Hamelin et Freycinet aux terres australes.

Une éclaircie entre deux orages, pour se faire livrer, à l'aide du prestige d'un pacificateur victorieux, les libertés du pays, si chèrement achetées pourtant, voilà ce que voulait pour le moment Bonaparte, en attendant l'heure prochaine où, rentrant dans la tempête, son élément naturel, il essaierait, à l'aide du prestige du conquérant, de faire oublier, dans le choc étourdissant des batailles, jusqu'au principe même de ces libertés, et d'incarner la France en un seul homme qui serait lui, Napoléon Bonaparte! Capitaine sans égal, génie militaire prodigieux, mais homme funeste, qui apparut un jour, sanglant météore, comme pour enseigner aux despotes comment on étouffe l'indépendance et la liberté des peuples, Bonaparte a néanmoins trouvé des panégyristes jusque parmi les adorateurs de la liberté. Quel était donc le prestige individuel de cet homme si grand à la fois et si fatal, qu'il ait pu produire une telle contradiction, un tel paradoxe? Heureuse, mille fois heureuse la génération qui ne l'aurait point connu! Elle seule pourrait être conséquente avec elle-même, elle seule pourrait ne pas confondre dans une pareille



COMBAT DU [illegible] ET DU [illegible] (1805)

sympathie, dans une pareille admiration, ces deux mortels ennemis, Napoléon Bonaparte et la liberté.

Le premier consul se fait proclamer consul à vie, et, presque en même temps, institue l'ordre civil et militaire de la Légion-d'Honneur, préparé par l'institution des armes d'honneur. Déjà il ne faut plus à Bonaparte des ministres, mais des adulateurs. Le plus servile a été nommé, le 1[er] octobre 1801, au département de la marine et des colonies: c'est Denis Decrès, né en 1761, à Chaumont, dans la Haute-Marne, connu avant la révolution, dans les gardes-marine, sous le titre de chevalier de Crès, et qui, en quelques années, de bassesses en bassesses, se verra élevé au titre de duc. D'un caractère rampant devant le maître, d'une insolence de parvenu devant les inférieurs, il affectait le cynisme des manières et du langage devant ses égaux. On le voyait d'une humeur rebutante pour les loyaux services, d'une jalousie extrême pour le vrai talent, d'une sympathie marquée pour la médiocrité. Un grand esprit d'intrigue se couvrait chez lui des dehors de la franchise, et il avait une habitude si effrontée du mensonge, que *le maître* en fut dupe pendant quatorze ans. Voilà l'objet des prédilections de Bonaparte dans la marine; voilà l'homme dont quelques appréciateurs, esclaves de leurs relations personnelles, ont osé faire un *homme de mer profondément instruit, plein de génie et d'activité* (1). Decrès, homme de mer profondément instruit! Où? comment l'a-t-il fait voir? On ne le rencontre même pas parmi les officiers qui, dans le but de prévenir la catastrophe d'Aboukir, opinèrent contre le combat à l'ancre; mais on le rencontre en première ligne parmi les fuyards. Decrès, homme de génie! Est-ce dans l'organisation de la flottille qu'il laissa se développer dans des proportions gigantesques, quoiqu'il ne crût pas personnellement à la possibilité du succès? Est-ce dans le mépris qu'il ne cessa de manifester à Napoléon Bonaparte, et qu'il ne réussit que trop à lui communiquer pour les marins sortis de la révolution, tandis qu'au contraire il eût été de son devoir et de son honneur, tout en écartant les incapacités notoires, d'encourager dans la voie du progrès les officiers de bonne volonté qui s'étudiaient à se mettre à la hauteur de leur tâche, et y seraient parvenus avec un tout autre ministre? Dans l'espace de treize années, dit-

on, il *fit descendre des chantiers dans les ports* quatre-vingt-trois vaisseaux et soixante-cinq frégates: cela ne veut pas dire que ce soit lui qui les ait fait mettre sur les chantiers, et il n'était en réalité que l'héritier de l'initiative des ministres de la Convention, du Directoire et surtout de deux de ses derniers prédécesseurs, Bruix et Forfait. D'ailleurs, le mérite de ces constructions lui serait-il attribué, qu'on lui reprocherait encore de n'avoir donné à la France, dans ces vaisseaux sans équipages exercés, que des corps sans âme, lui qui inspira à son maître d'enlever les matelots à la flotte pour les embrigader dans les armées de terre, et pour les remplacer à bord par des paysans. Decrès reçut le ministère de la marine et des colonies au moment de la victoire d'Algésiras et d'un commencement marqué de résurrection de la marine nationale, il le reçut quand le pavillon tricolore flottait encore sur toute l'étendue des colonies françaises agrandies: il devait le quitter après le désastre de Trafalgar, lorsque tous les ports de l'Empire et de ses dépendances seraient hermétiquement bloqués, quand la Louisiane, dernièrement rendue par l'Espagne, aurait été cédée aux États-Unis pour une obole relativement à son importance, et quand il ne resterait plus une seule colonie à la France. Est-ce qu'il en faut davantage pour le juger?

La fin apparente de la révolution et de la guerre générale et maritime en France, n'avait pas été accompagnée de l'extinction des discordes civiles et des révolutions aux colonies. Au commencement de l'année 1801, il avait été arrêté que celles-ci seraient désormais placées sous l'autorité de capitaines généraux, de préfets coloniaux et de magistrats revêtus du titre de commissaires de justice.

Le contre-amiral La Crosse, un des capitaines généraux récemment créés, n'avait point assez pris la peine de ménager les passions encore chaudes à la Guadeloupe; en voulant se faire l'instrument énergique des idées de retour à l'ancien ordre administratif et colonial, et en même temps d'un système de répression contre les mulâtres et les nègres, il avait excité une insurrection, et, après avoir été emprisonné et gardé à vue pendant douze jours par un chef des révoltés, nommé Ignace, il s'était vu embarquer de vive force, le 5 novembre 1801, sur un bâti-

ment danois. A la suite de ce mouvement, le colonel Pélage, homme de couleur, avait été proclamé, en quelque sorte malgré lui, commandant en chef de la colonie, tandis que La Crosse allait chercher un refuge dans l'île anglaise de la Dominique. Dans cette situation, une escadre et une armée de débarquement furent envoyées de France contre la Guadeloupe, sous les ordres du contre-amiral Joseph Bouvet et du général Richepanse. Une première descente s'opéra avec une entière sécurité à la Pointe-à-Pître, le 6 mai 1802. Pélage, en se plaçant aussitôt sous les ordres de Richepanse, témoigna, quoiqu'on le tînt en surveillance comme un ennemi, qu'il n'était animé d'aucun sentiment hostile à la métropole; mais il n'en fut pas de même d'Ignace et d'un autre chef, nommé Delgrès, qu'il fallut réduire par la force. A la nouvelle que Richepanse s'avançait contre la Basse-Terre, les troupes noires qui se trouvaient dans cette ville se révoltèrent, persuadées qu'on en voulait à la liberté des nègres, et les blancs furent désarmés. Une partie de l'escadre ayant paru, le 10 mai, devant la place, fut reçue par une décharge générale des batteries du fort Saint-Charles et de la côte. Après avoir essayé inutilement de parlementer, Richepanse ordonna à un corps de troupes, conduit par le général Gobert et par Pélage, de débarquer sur la rive droite de la rivière Duplessis, sous la protection du capitaine de frégate Lacaille et du lieutenant de vaisseau Mathé, malgré le feu très-vif des batteries et de la mousqueterie des noirs, accourus des forts et de la ville. Les rebelles, d'abord contraints de se retirer et de se retrancher sur la rive gauche de la rivière des Pères, y furent attaqués et mis en pleine déroute le lendemain par le général Richepanse en personne. Dans le même moment, le général Gobert et le chef de brigade Pélage franchissaient les obstacles, emportaient les batteries qui leur étaient opposées, et entraient dans la ville de la Basse-Terre, où leur présence sauvait d'un massacre horrible les blancs et les propriétaires mulâtres, qui, restés fidèles au gouvernement métropolitain, s'étaient barricadés dans leurs maisons. Les rebelles tenant encore dans le fort Saint-Charles, Richepanse les y assiégea, et, le 22 mai, avec la courageuse et habile assistance du mulâtre Pélage, il les força de l'évacuer. Poursuivis de retraite en retraite jusque dans les mornes, par Gobert et Pélage, ils furent

complétement détruits ou dispersés. Ignace mourut en combattant; Delgrès se fit sauter la cervelle de désespoir; trois mille soldats nègres furent déportés; une commission militaire jugea les révoltés pris les armes à la main et en fit fusiller un grand nombre. La Guadeloupe rentra dans l'ordre; mais la liberté des nègres y périt pour longtemps, et l'on y oublia promptement les services d'une partie des mulâtres. La réaction fut telle, qu'il fallut que le général en chef Richepanse lui-même y apportât un frein. A titre de réparation, et en exécution d'un arrêté du gouvernement consulaire, La Crosse fut réintégré dans les fonctions de capitaine général de la colonie pour un mois, après lequel il remettrait ses pouvoirs à Richepanse; mais ce général illustre, dont le fort Saint-Charles prit depuis le nom, ayant presque aussitôt succombé à la maladie du climat, le contre-amiral conserva entre ses mains l'autorité au delà du terme qui lui avait été fixé. Son premier acte, à son retour à la Guadeloupe, avait été d'y proclamer le rétablissement de l'ancien système colonial, en vertu du décret des consuls du 30 floréal an x (20 mai 1802), lequel maintenait l'esclavage dans les colonies rendues à la France, conformément aux lois et règlements antérieurs à la révolution. A quel degré d'audace liberticide ne fallait-il pas que Bonaparte en fût déjà arrivé pour remonter avec cette promptitude le cours des temps! Peu après, 8 mai 1803, le titre et les fonctions de capitaine général de la Guadeloupe passèrent du contre-amiral La Crosse au général de division Ernouf, dont le gouvernement sage et discret se concilia l'estime et la reconnaissance de tous. Le préfet colonial Lescallier seconda puissamment le général dans sa tâche réparatrice. Depuis le 13 septembre 1802, le vice-amiral Villaret-Joyeuse avait repris possession, au nom de la France, des îles de la Martinique et de Sainte-Lucie, en qualité de capitaine général. Là, il n'avait éprouvé aucune difficulté à faire proclamer le décret du 30 floréal an x : car les habitants, durant l'occupation anglaise, y avaient maintenu ou déjà rétabli l'esclavage.

Le vrai terrain de la liberté reconquise des noirs était à Saint-Domingue. Dans cette colonie, on n'aurait pas raison des anciens esclaves comme à la Guadeloupe, et ni force, ni démarches tortueuses, voilant la perfidie, ne viendraient à bout de les rendre à

leurs chaînes : car la force et la ruse s'y trouveraient combattues à armes égales. Toussaint Louverture ne s'abusait pas sur les marques de confiance que la métropole lui prodiguait avec de nouveaux titres et de nouvelles dignités, à mesure qu'il prenait par lui-même plus d'empire réel sur la colonie; il devinait qu'on méditait de le briser, une fois que l'on croirait avoir ressaisi par lui d'une manière certaine une autorité dictatoriale sur Saint-Domingue; mais, plus adroit que ses adversaires non encore avoués, il faisait servir leurs présents et leurs honneurs à augmenter son influence et son importance auprès du vulgaire, sans jamais rien abandonner, en retour, à ceux qui, uniquement par intérêt, l'environnaient de ce prestige. Il avait pris sur lui d'exiger du capitaine général Joachim Garcia, au nom du gouvernement français, et en vertu du traité de Bâle, la remise immédiate de la partie espagnole de Saint-Domingue, que le général Agé et l'agent Roume n'avaient pu obtenir par la voie pacifique. Pour appuyer son exigence, il avait aussitôt mis une armée en mouvement, et, le 27 janvier 1801, le pavillon du roi d'Espagne avait été amené, et remplacé à Santo-Domingo par celui de la République française. Toussaint Louverture avait reçu les clefs de la capitale de la partie espagnole des mains de don Joachim Garcia, qui s'était ensuite précipitamment embarqué pour le continent. Le général mulâtre Rigaud, s'étant vu, dès auparavant, mis en demeure par le gouvernement métropolitain lui-même de cesser la guerre dans le sud de la partie française avec le général en chef Toussaint, l'autorité de celui-ci s'étendit du cap Samana au cap Tiburon. Il faut rendre cette justice à Toussaint Louverture que jamais l'île de Saint-Domingue n'avait été aussi bien gouvernée ni administrée qu'elle le fut durant sa dictature. Le chef noir créa et organisa un système financier; il ouvrit ses ports à un commerce actif; il établit des colonies militaires, soumit ses soldats à une austère discipline, força le nègre à mériter la liberté par le travail, fit percer des routes magnifiques, et donna à tout le pays un aspect de vie et de prospérité qui lui avait été jusqu'ici inconnu.

A cette époque, Toussaint Louverture trouva dans la conduite même de Bonaparte en France, un exemple et un prétexte pour s'emparer ouvertement d'un pouvoir permanent et irrévocable.

Il réunit une assemblée centrale, où ses plus zélés partisans furent seuls admis, et il se fit présenter par elle un projet de constitution coloniale qui lui conférait le gouvernement et la présidence à vie de Saint-Domingue, avec le droit de désigner d'avance son successeur et de nommer à tous les emplois. Ce fut alors que Bonaparte envoya contre la colonie insurgée une expédition se composant, pour l'armée de mer, de plusieurs divisions de France et d'Espagne, formées à Brest, à Rochefort, à Lorient, au Havre, à Flessingue, à Toulon et à Cadix, et devant donner un ensemble de trente-trois vaisseaux de ligne, vingt-une frégates et un nombre considérable de transports, sous les ordres supérieurs de Villaret-Joyeuse à qui, par un de ces renversements si communs dans la marine française de ces temps, l'on soumettait l'illustre La Touche-Tréville, comme le général au soldat. Tel était le gênant et onéreux étalage maritime fait à cette occasion, que tant de bâtiments de toutes sortes ne portaient qu'une armée de débarquement de dix mille cinq cents hommes, aux ordres du général Leclerc nommé capitaine général de Saint-Domingue. « Jamais pareille entreprise, dit le principal historien de la révolution de cette colonie, ne déploya tant de forces navales sous d'aussi mauvaises directions ; les rendez-vous de mer semblaient n'avoir été donnés que pour retarder et annoncer l'expédition. D'abord les escadres qui sortaient des ports de l'Océan avaient ordre de se réunir dans le golfe de Gascogne où il est facile de s'affaler. Le second rendez-vous était aux îles Canaries, trop au sud de la route directe. Enfin, le troisième était au cap Samana, à la tête de l'île de Saint Domingue, où les vents d'est sont constants et impétueux, et où il faut lutter sans cesse contre les courants et la lame. Le temps que les escadres perdirent à se chercher ou à s'attendre dans les deux premiers rendez-vous, fit que le ralliement général de la flotte au cap Samana dura plusieurs semaines. L'effet moral d'une apparition subite fut manqué ; tandis que si toutes les escadres avaient eu pour rendez-vous une île du Vent, il eût été facile, étant au vent et en mettant des embargos, de tomber à l'improviste sur Saint-Domingue, et de profiter des avantages que donnent la surprise et la spontanéité (2) ».

La Touche-Tréville seul, avec sa division partie de Rochefort, prit sur lui de s'exempter du premier rendez-vous, à cause des

dangers qu'il présentait par le temps contraire, et de faire voile directement sur le cap Samana; il devança ainsi de huit jours Villaret-Joyeuse au but où sa présence inopinée jeta l'étonnement et l'effroi parmi les nègres, et montra de la sorte, sans y prétendre, qu'on avait manqué à son mérite, à son expérience, aux intérêts de la flotte et de la France, en le plaçant en sous-ordre. Quant à Villaret-Joyeuse, errant avec le gros de sa flotte comme un pilote désorienté, il se vit séparé par la tempête d'un assez grand nombre de ses vaisseaux, dont plusieurs, entre autres *le Neptune*, qui portait le pavillon vice-amiral d'Espagne, furent obligés de renoncer à l'expédition. Enfin, les forces de terre et de mer s'étant ralliées à Samana, le 29 janvier, mirent le cap à l'ouest le lendemain, pour aller opérer sur trois points principaux, le fort Dauphin ou fort Liberté, le Port-au-Prince et le cap Français; tandis que deux frégates étaient détachées, avec un corps de cinq cents hommes, pour Santo-Domingo. Dès le début, une mésintelligence éclata entre Villaret-Joyeuse qui, suivant sa scrupuleuse routine, ne voulait pas s'écarter d'une ligne des instructions qu'il avait reçues en France, et le général en chef Leclerc qui voulait accorder quelque chose à l'imprévu, et changer quelques détails dans les dispositions prescrites par la métropole. L'altercation fut si vive que le général en chef fut au moment de faire arrêter l'amiral. Néanmoins celui-ci l'emporta, et il en résulta qu'une des divisions de l'armée qui aurait pu entrer le soir même au Cap, où elle eût été bien reçue, s'en vit ensuite empêchée par l'arrivée secrète de Toussaint Louverture. Le capitaine de vaisseau Magon de Médine, commandant une des divisions navales, composée de quatre vaisseaux et deux frégates, déposa heureusement à la baie de Mancenille, malgré les vents contraires, le général Rochambeau, avec deux mille hommes, puis l'aida à s'emparer du fort Labouque, de la batterie de l'Anse, et finalement du fort Liberté, qui n'aurait pas succombé sans la manœuvre audacieuse et le feu bien dirigé des vaisseaux. En récompense de sa brillante conduite dans cette attaque, Magon fut élevé au grade de contre-amiral, que l'ancienneté de ses services et son mérite supérieur à celui de la plupart de ses nouveaux chefs auraient dû lui avoir acquis depuis plusieurs années déjà. Connaissant les affreux projets que les nègres avaient sur le Cap,

pour le cas où les Français voudraient s'en emparer, le général Leclerc crut pouvoir les prévenir par une descente au Limbé, combinée avec une attaque du général Rochambeau sur les derrières de l'ennemi. Mais il fut devancé par la fureur des nègres qui mirent le feu pour la seconde fois au Cap. L'incendie, après avoir calciné tous les monuments publics, anéanti toutes les maisons de quelque valeur dans la ville, s'étendit avec une impétuosité dévorante sur les plantations de la campagne. Un ordre systématique présidait à la destruction. Ainsi l'avait voulu Toussaint Louverture pour que les soldats français ne rencontrassent sous leurs pas que la ruine, l'horreur et le néant. Le second incendie du Cap causa à la France une perte nouvelle d'au moins cent millions. L'armée du général Leclerc ne put prendre possession que d'un amas de cendres et de décombres. La division navale aux ordres de La Touche-Tréville, portant un corps de débarquement commandé par le général Boudet, avait paru, le 3 février, devant le Port-au-Prince, deux jours avant cette catastrophe. De ce côté, la descente s'opéra avec tout le succès et toute la célérité que l'on devait attendre de l'habile contre-amiral. Celui-ci fit prendre à sa division une ligne d'embossage qui riposta par une grêle de boulets au feu des forts, et l'éteignit en un instant. « On vit se réaliser par expérience, dit l'historien de la guerre de Saint-Domingue (3), la théorie que cet habile marin n'avait cessé de faire pendant la traversée, en assurant qu'il y a peu de batteries de terre qui puissent tenir contre le feu nourri d'une escadre intrépide. » Après avoir fait taire le canon des ennemis, les bâtiments français continuèrent à tirer à outrance sur le côté extérieur de la ville opposé à celui par lequel entraient les troupes de descente, ce qui fut très-favorable à celles-ci, parce que les noirs, à cette heure de nuit, se crurent attaqués par-derrière. La Touche-Tréville, attentif à tous les mouvements des troupes débarquées, fit cesser à propos le feu de ses vaisseaux lorsque le général Boudet fut maître du Port-au-Prince. Les environs se soumirent successivement; mais la plus grande partie des troupes nègres, qui étaient sorties de la ville, s'enfoncèrent, sous la conduite du farouche Dessalines, dans l'intérieur des terres, traînant après elles une foule de blancs qui subissaient mille tortures avant d'être égorgés. Moins heureux que La Touche-

Tréville et Boudet au Port-au-Prince, le capitaine de vaisseau Gourdon, détaché de la flotte avec un vaisseau et deux frégates, et le général Humbert, commandant un corps de descente de douze cents hommes, ne conquirent que les ruines fumantes du Port-de-Paix, où ils avaient préalablement éprouvé une résistance formidable. Sans l'arrivée du vaisseau *le Jean-Bart*, avec un renfort de quatre cents hommes, ils n'auraient peut-être pas même réussi à vaincre, sur ce point, le général nègre Maurepas. D'un autre côté, les deux frégates, portant un corps de cinq cents hommes, aux ordres du général Kerversau, qui avaient été envoyées à Santo-Domingo, ne pouvaient réussir à débarquer leurs troupes, quand un prêtre français décida, le 20 février, par son intermédiaire, la soumission des nègres. Deux nouvelles divisions navales, parties, l'une de Toulon, sous les ordres de Ganteaume, l'autre de Cadix, sous les ordres de Linois, avaient été chargées d'apporter au général Leclerc un renfort de troupes. Ganteaume n'avait point été heureux dans sa traversée ; sur huit de ses bâtiments, trois avaient été obligés de l'abandonner en route par suite d'avaries, et ce n'était qu'après trente-quatre jours d'une navigation d'hiver, qu'il avait pu déposer sur la plage du Cap les soldats dont on lui avait confié le transport. Linois, plus heureux dans sa traversée, le fut moins au moment de toucher le but. Deux de ses vaisseaux, *le Gennaro* et *le Desaix*, talonnèrent sur les rochers qui avoisinent le Cap; le premier fut relevé, mais le second périt, après toutefois que le capitaine Pallière-Christi, qui le commandait, en eut sauvé l'équipage et les troupes.

L'arrivée des renforts d'Europe permit au général Leclerc de pousser avec activité la soumission de l'île tout entière. La frégate *la Furieuse*, portant trois cents soldats, entra dans le Môle-Saint-Nicolas aux acclamations unanimes des habitants, et au bruit des salves d'artillerie de la ville et des forts. Toutes les opérations se dirigèrent ensuite sur l'intérieur du pays. Au milieu de cette lutte sanglante, le Port-au-Prince ayant été menacé de destruction par un mouvement de retour de Dessalines, on avait vu l'intrépide et dévoué La Touche-Tréville se mettre spontanément aux ordres d'un général de l'armée de terre avec les deux tiers de ses matelots. Cette abnégation d'amour-propre, née du patriotisme, avait électrisé l'armée; soldats et officiers de terre s'étaient em-

brassés avec enthousiasme à l'exemple de leurs généraux, et tous, dit l'historien de cette guerre, auraient été à coup sûr invincibles. Mais en présence d'un tel élan pour le recevoir, Dessalines avait rebroussé chemin. Après une série de défaites, les généraux noirs furent obligés de faire leur soumission, et Toussaint Louverture lui-même se vit dans la nécessité de céder, en attendant des jours qui lui paraîtraient plus favorables pour relever le drapeau de l'insurrection. Enlevé par surprise, il fut conduit à bord du *Héros*, que commandait le chef de division Savary. « En me renversant, dit-il alors à ce marin, on n'a abattu à Saint-Domingue que le tronc de l'arbre de la liberté des noirs; il repoussera par les racines, parce qu'elles sont profondes et nombreuses. » *Le Héros* fit voile pour la France, et l'immortel libérateur des nègres, l'homme de génie gouvernemental qui n'eut de supérieur peut-être dans son temps que Bonaparte, fut enfermé dans le fort de Joux, où il mourut, crispé de froid, après dix mois d'une cruelle captivité.

Du reste, ses mânes furent bien vengés : aussitôt après son enlèvement, l'insurrection avait recommencé, en même temps que la fièvre jaune s'était mise à décimer, à ruiner l'armée française d'occupation. Vingt généraux étaient morts; les bataillons comptaient à peine quelques rangs, plusieurs avaient succombé tout entiers. Sur trente-quatre mille soldats successivement arrivés d'Europe, vingt-quatre mille n'étaient plus, sept mille gémissaient dans les hôpitaux, ou traînaient, après en être sortis, une existence valétudinaire. Sur toute l'étendue de Saint-Domingue, il ne restait que deux mille et quelques cents hommes de troupes européennes, et le fléau de la fièvre jaune sévissait toujours. Dans cette situation, le général Leclerc, attaqué de tous côtés par les insurgés, se vit dans la nécessité de resserrer sa défense et de concentrer ses faibles moyens sur quatre points : Saint-Marc, le Port-au-Prince, le Môle-Saint-Nicolas et le Cap-Français. Peu après, il succomba lui-même à la maladie qui avait dévoré ses compagnons d'armes. Les débris de son autorité et de son armée passèrent à Rochambeau. Ce général ne fut pas plus heureux que lui, et perdit à peu près vingt mille hommes envoyés à son secours par la mère-patrie. La guerre qui, sur ces entrefaites, recommença avec l'Angleterre, devait achever d'enlever pour jamais Saint-Domingue à la France.

Les colonies françaises de la mer des Indes n'étaient pas encore rentrées vis-à-vis de la métropole dans un état normal. Après la mort du vieux général Malartic, arrivée le 24 juillet 1800, le général Magalon de La Morlière, s'était trouvé porté provisoirement par son rang au gouvernement général des îles de France et de la Réunion; mais les dispositions de la première de ces îles surtout, attestaient peu de confiance dans le gouvernement métropolitain; les agents même les plus respectables qu'il envoyait n'étaient pas acceptés. C'est ainsi que Cossigny, ex-député de l'île de France, nommé par le premier consul directeur du moulin à poudre de la colonie et arrivé, le 13 octobre 1800, sur la corvette *l'Aurore*, s'était vu aussitôt en butte aux plus injustes soupçons et par suite à une véritable persécution. L'assemblée coloniale avait exigé la communication de ses instructions qui n'avaient rien de politique, et ni ses anciens services, ni ses nombreuses relations avec la colonie n'avaient pu empêcher la demande générale de son renvoi immédiat. En présence de tant de malveillance, Cossigny avait sollicité lui-même son retour en France, où il était revenu dans les premiers mois de l'année 1801 sur la frégate *l'Égyptienne* et où il ne cessa de s'occuper, jusqu'à la fin de sa carrière, au point de vue de la grandeur coloniale et maritime de la métropole, des moyens d'assurer la prospérité et la puissance des deux îles françaises de la mer des Indes, de l'une desquelles il avait eu en dernier lieu si peu à se louer. D'autre part le gouverneur provisoire Magalon et l'assemblée coloniale ne s'étaient guère mieux entendus : l'assemblée avait voulu opérer elle-même et seulement avec l'approbation des assemblées primaires, des changements dans le système administratif intérieur, ce que le gouverneur avait naturellement considéré comme une usurpation de pouvoir et comme contraire aux intérêts de la métropole et de la colonie.

Sur les entrefaites, on avait eu avis, à l'île de France, de l'arrivée à l'île de la Réunion, de la frégate *la Chiffonne* et de la corvette *la Flèche*, ayant à bord cent trente-deux individus révolutionnaires, dont plusieurs septembriseurs, mis en surveillance hors du territoire de la République, par arrêté des consuls, et déportés à l'île Mahé des Seychelles. Aussitôt l'assemblée coloniale de l'île de France avait pris, de son côté, un arrêté

qui prononçait la peine de mort contre tous les déportés qui mettraient le pied sur le territoire de cette colonie. *La Chiffonne* et *la Flèche* n'avaient pu même venir mouiller à l'île de France, ni s'y abriter contre l'ennemi. Après avoir déposé les déportés aux Seychelles, *la Chiffonne*, capitaine Guieysse, avait été attaquée, le 19 août 1801, à l'île Mahé, où elle se réparait, par la frégate anglaise *la Sibylle*, et prise après un combat dans lequel elle avait eu trente-cinq hommes tués et cinquante-cinq blessés; la corvette *la Flèche*, capitaine Bonnavie, poursuivie par le bâtiment ennemi *le Victor*, étant venue se réfugier au même mouillage, le 4 septembre suivant, y avait été coulée à fond après une défense opiniâtre. Ce n'avait été que le 19 janvier 1802, que l'on avait reçu dans la mer des Indes la nouvelle des préliminaires de la paix entre la France et l'Angleterre, et non encore de la paix elle-même. Quelques mois après, avec la nouvelle de la signature du traité d'Amiens, la frégate *la Thémis* apporta à l'île de France quelques troupes, commandées par le général de brigade des Bruslys, ainsi que des approvisionnements et des secours en argent pour le gouverneur. Tout annonçait que la colonie serait bientôt mise en demeure de se soumettre aux lois du gouvernement métropolitain. Les colons, d'ailleurs, frappés par la grandeur et la gloire de l'homme qui tenait alors dans ses mains les destinées de la France, montraient déjà des dispositions beaucoup plus favorables; il était évident que le gouverneur définitif que l'on enverrait d'Europe à cette colonie n'y trouverait désormais que peu de résistance, s'il laissait apercevoir qu'au besoin il saurait être énergique.

Au mois de septembre 1802, le gouverneur provisoire Magalon envoya l'officier de marine Blin, avec la goëlette *la Rosalie*, prendre possession, au nom de la France, des îles Amirantes, situées dans le sud-ouest de l'archipel des Seychelles. L'Angleterre ne vit pas sans déplaisir cette prise de possession, malgré son peu d'importance.

Mais Bonaparte lui donnait alors bien d'autres motifs d'être inquiète et jalouse. Le premier consul venait de faire reprendre avec activité et à grands frais les travaux de Cherbourg interrompus par la révolution. Conduite sous le règne de Louis XVI, jusqu'à l'année 1790, à une longueur de dix-neuf cents toises

et s'élevant sur presque toute cette étendue un peu au-dessus du niveau de la basse mer, la digue sous-marine qui formait la rade de Cherbourg, couverte dans les grandes marées de plus de vingt-deux pieds d'eau, n'arrêtait pas complétement le choc des vagues; les navires, s'ils n'y étaient pas en péril, s'y trouvaient encore très-fatigués par la houle et le ressac. En outre, la digue n'étant surmontée d'aucun fort, les ennemis pouvaient entreprendre de pénétrer dans la rade, et même, en se tenant en dehors, leurs vaisseaux pouvaient écraser, au mouillage, ceux des Français. En 1792, une commission nommée par l'Assemblée législative, et composée des officiers du génie Crublier d'Opterre et Dezerseuil, des officiers de marine Eyriez et Letourneur, des ingénieurs des ponts et chaussées Lamblardie et Cachin, et du pilote Lepesqueux, avait pris d'importantes déterminations au sujet du port de Cherbourg; elle avait décidé en principe qu'on ne s'en tiendrait pas au point où l'on en était arrivé, mais que l'on continuerait à s'élever de manière à ne s'arrêter qu'à trente pieds au-dessus, c'est-à-dire à dépasser de neuf pieds le niveau des plus hautes marées. Toutefois, cette décision était restée en projet jusqu'à l'année 1802, où Bonaparte chargea l'ingénieur Cachin, ayant pour second l'ingénieur Lamblardie fils, de reprendre les travaux de Cherbourg. La commission de 1792 avait pensé que l'action destructive de la mer sur la crête de la digue ne tenait qu'à la nature des matériaux dont celle-ci était formée, matériaux composés de pierres en général d'un cinquième de pied cube de grosseur; selon elle, en donnant à ces pierres un volume de vingt à vingt-cinq pieds cubes, on obtiendrait toute la stabilité et toute la durée désirables. Cachin, qui avait fait partie de la commission, entreprit en conséquence d'élever la digue au-dessus des plus hautes mers, à l'aide de gros blocs de pierre, ayant de soixante à quatre-vingts pieds cubes, et liés entre eux. Une fois que ces blocs auraient dépassé le niveau des hautes mers, on établirait sur eux un terre-plein et des parapets. Cachin employa des appareils aussi ingénieux que puissants pour obtenir le résultat qu'il espérait. Au bout de deux ans, terme fixé par Bonaparte, une sorte d'île factice devait ainsi élever sa masse au-dessus des flots. Des revêtements et des canons braqués la couvriraient. On verra toutefois que cette grande entreprise, quoique menée à fin, ne

devait guère avoir, par suite du faux point de départ donné par la commission de 1792 et adopté par l'ingénieur Cachin, que des résultats décevants et ruineux (1).

Au milieu de la courte et trompeuse paix d'Amiens, Bonaparte avait donné un premier grief plausible au gouvernement britannique en réunissant l'île d'Elbe et le Piémont à la France, au mois de septembre 1802.

Dans la prévision facile d'une guerre prochaine, qu'il faisait très-peu d'efforts pour prévenir, il détermina le gouvernement français, dont il était la tête et l'âme, à céder, en 1803, la Louisiane aux États-Unis, moyennant quatre-vingts millions, dont vingt millions pour indemniser le commerce américain des pertes maritimes que celui-ci avait éprouvées dans la dernière guerre, et soixante millions pour le trésor de la République française. Bonaparte excusait cette vente peu honorable, en disant qu'il empêchait ainsi la Louisiane de tomber sous la domination anglaise, au premier signal des hostilités.

Cependant la République française, au moment de perdre l'Égypte, avait manifesté des intentions colonisatrices sur des côtes plus lointaines que celles du continent américain, ou tout au moins la volonté de porter la connaissance de son nom et d'étendre son influence jusqu'au continent australien, où déjà l'Angleterre avait jeté les fondements d'une vaste et importante colonie. Les corvettes *le Géographe* et *le Naturaliste* furent armées, dans ce but, au Havre-de-Grâce.

A bord de la corvette *le Géographe* montèrent le capitaine de vaisseau Nicolas Baudin, commandant de l'expédition, le capitaine de frégate Le Bas de Sainte-Croix, les lieutenants de vaisseau Gicquel et François-André Baudin, qui devaient être déposés malades à l'île de France dès le commencement de la campagne, l'enseigne Henri Desaulses de Freycinet, l'ingénieur-constructeur de la marine Ronsard, les chirurgiens Lharidon de Créménec et Taillefer, les aspirants de marine Bonnefoi de Montbazin, Breton, Hyacinthe de Bougainville, Charles Baudin, du département des Ardennes, l'aide-timonnier Maurouard, l'astronome Bissy, qui n'alla pas au delà de l'île de France, l'ingénieur-hydrographe Boullanger, le botaniste Leschenault de La Tour, les zoologistes René Maugé, François Péron, Stanislas Levillain, le

minéralogiste Louis Depuch, les peintres et dessinateurs Charles-Alexandre Lesueur, Nicolas-Martin Petit, Louis Lebrun et le jardinier en chef Anselme Riedlé. A bord de la corvette *le Naturaliste* étaient le capitaine de frégate Emmanuel Hamelin, commandant le bâtiment, le lieutenant de vaisseau Pierre Milius, les enseignes de vaisseau Louis Desaulses de Freycinet, Jacques de Saint-Cricq, François Heirisson, Furcy Picquet, le chirurgien Bellefin, le pharmacien François Collas, les aspirants Moreau, Giraud, Couture, Duvaldailly, Joseph Brue, l'aide-timonnier Brévédent Du Bocage, le pilotin Desgouhier, l'astronome Bernier, l'ingénieur-géographe Pierre Faure, les botanistes et zoologistes Michaux, Jacques Delisse, Bory de Saint-Vincent, Dumont, qui furent laissés malades à l'île de France dès le commencement du voyage, et le minéralogiste Charles Bailly.

Les deux corvettes partirent du port du Havre, le 19 octobre 1800. Elles se dirigèrent d'abord sur Ténériffe, d'où, après une relâche de onze jours, elles remirent à la voile, le 13 novembre, faisant route pour l'île de France; elles furent vivement contrariées par le temps, ce qui occasionna un assez grand retard et des maladies; elles ne mouillèrent à l'île de France que le 15 mars 1801. On débarqua dans cette colonie plusieurs officiers, des aspirants, des savants et des matelots, déjà incommodés par la fatigue du voyage. Le 25 avril 1801, l'expédition leva l'ancre de nouveau, et, le 27 mai, elle eut connaissance, dans la partie de la Nouvelle-Hollande la plus avancée vers le sud-ouest, de la terre de Leuwin ou de la Lionne, ainsi nommée du premier navire hollandais qui y toucha; elle prolongea la côte, en remontant, au nord jusqu'à un cap qui reçut le nom de *cap du Naturaliste*, où le naturaliste Depuch trouva un beau granit en couches régulières, et au delà duquel on découvrit une baie très-vaste ouverte au nord-ouest, qui fut désignée sous le nom de *baie du Géographe*; elle offrait des côtes marécageuses ; quelques étangs salés y présentaient la trompeuse image d'un fleuve, le long duquel erraient des sauvages grêles de corps et d'un aspect farouche et stupide; on séjourna, jusqu'au 8 juin, dans divers mouillages de cette baie, d'où une tempête violente, du nord-nord-est au nord-nord-ouest, força l'expédition de partir précipitamment. Dans la nuit obscure et périlleuse qui suivit l'appareillage, les

deux corvettes furent séparées et *le Naturaliste* fit d'inutiles efforts pour rejoindre *le Géographe*. Un rendez-vous avait été assigné, à tout événement, devant l'île Rottnets; le capitaine de frégate Hamelin fit voile de ce côté, avec *le Naturaliste*; mais le commandant Nicolas Baudin, peu préoccupé de sa conserve, alla mouiller, avec *le Géographe*, auprès d'une île qui fut nommée *île Bernier*, vers la partie septentrionale de la baie des Chiens-Marins, visitée par le navigateur Dampier, en 1699, et qui s'enfonce dans la terre d'Endracht, à la côte occidentale de la Nouvelle-Hollande ou Australie.

Sur les terres basses et sablonneuses qui environnent cette baie, on remarqua des arbres à sang-dragon, des mangliers, différents autres arbres et arbrisseaux portant en général des fleurs bleues, et la plupart n'offrant qu'une nature rabougrie, qui ne s'élevait guère au-dessus de dix pieds pour les plus hauts. On y voyait des lézards-quanos d'une dimension et d'un aspect effrayants. Le naturaliste Péron nota que toute cette côte était couverte de coquillages pétrifiés, et que les végétaux même y étaient très-souvent enveloppés de matières calcaires. Après de vaines espérances de réunion et un séjour prolongé dans la baie des Chiens-Marins depuis le 28 juin jusqu'au 12 juillet 1801, le commandant Baudin fit lever l'ancre et s'avança au nord, pour commencer l'importante exploration de la terre de Witt, laquelle comprend toutes les côtes nord-ouest de la Nouvelle-Hollande et reste encore la partie la plus inconnue de la grande île australienne que l'on a rangée au nombre des continents. « Cette première reconnaissance fut rapide et incomplète à beaucoup d'égards, dit le rédacteur officiel de l'expédition, Louis de Freycinet; elle servit cependant, ajoute-t-il, à déterminer avec exactitude la position du *cap Murat*, qui forme l'extrémité nord-ouest de la Nouvelle-Hollande, et la position d'un grand nombre d'îles et d'îlots qui furent successivement découverts. Les plus remarquables sont les *îles de Rivoli*, l'*île l'Hermite*, les *îles Forestier*, les *îles Lacépède*, et la majeure partie de celles qui composent l'*archipel Bonaparte*.» L'expédition de Baudin ne devait pas toutefois résoudre la question capitale relative à la terre de Witt, celle de savoir si la côte offrait des passages. L'Anglais Dampier, en examinant cette côte sur quatre à cinq points différents, avait

conçu l'idée, cent ans auparavant, qu'elle n'était autre qu'une longue chaîne d'îles, derrière laquelle, comme derrière celle des îles de la Sonde, on découvrirait de vastes golfes, peut-être une mer intérieure. Quant au *cap Murat* de l'expédition de Baudin, il paraît être le même que le *cap Willem* ou *Guillaume* des anciens voyageurs hollandais et de l'Atlas de d'Entrecasteaux.

Le Géographe mouilla, le 14 août, devant une île qui reçut le nom de *Cassini ;* elle fait partie, avec celles de *Keraudren*, de *Fontanes* et de *Bougainville*, du stérile *archipel Bonaparte*, vu en avril 1772, par l'officier français de Saint-Allouarn, commandant la flûte *le Gros-Ventre*, qui faisait partie de l'expédition de Kerguelen dans l'Océan-Austral, et dont il avait pris le nom d'*îles vues par Saint-Allouarn*, avant de recevoir ceux que les flatteries d'une époque fertile en revirements politiques, lui donnèrent successivement. Peu après, les fatigues et les maladies décidèrent le commandant Baudin à se diriger sur Timor, l'une des principales des îles de la Sonde.

Pendant ce temps, les officiers et les savants qui avaient fait voile pour l'île Rottnets, sur *le Naturaliste*, n'étaient pas restés oisifs à ce mouillage. Le groupe dont cette île fait partie, voisin de la terre d'Edels, à la côte occidentale de la Nouvelle-Hollande, reçut le nom d'*îles Louis-Bonaparte ;* on y nomma les *îles Buache* et *Bertholet ;* quant à l'île de Rottnets, elle conserva le nom que lui avait donné en 1696 le navigateur hollandais Vlaming, et qui signifie nid de rats. L'enseigne Louis de Freycinet et l'ingénieur-géographe Faure furent chargés d'aller examiner l'*archipel Louis-Napoléon*. Les îles qu'il comprenait n'étaient point habitées. Les unes, comme l'*île de Bertholet*, étaient absolument infertiles, les autres, comme celle de Rottnets, étaient au contraire d'un aspect riant et fécond; mais toutes paraissaient manquer d'eau douce. La chasse et la pêche y trouvaient des proies faciles et abondantes. Les deux espèces de quadrupèdes qu'on y remarquait étaient des kangourous de petite taille et les péramèles à long nez, semblables à de gros rats; on y trouvait des perdrix, et des corbeaux d'une chair délicate. Des serpents marins furent vus fréquemment autour du navire. On reconnut aussi, dans le nord-quart-nord-est de l'*île Buache*, le *récif Giraud*, lequel se distingue par la forme d'une des roches qui le composent, assez semblable à celle d'un soulier. Toutes ces îles, tous ces rochers, disséminés à-

peu de distance du continent, sont réunis par un banc de roches qui s'étend à près de trois lieues de la grande terre. L'île Rottnets se rattache à cette ligne de récifs, où la plus faible embarcation ne saurait en quelques endroits trouver un passage. Du reste, dans toute l'étendue de la rade, suivant la remarque de l'enseigne de Saint-Cricq, le fond est de sable tellement mobile, qu'il conviendra toujours d'empenneler les ancres (5) lorsqu'on voudra y rester quelque temps. On aperçut sur la côte de l'île Rottnets les débris d'un naufrage récent; c'était le traversin des bittes (6) d'un navire de trois cents à trois cent cinquante tonneaux; on y distinguait parfaitement encore l'effet du frottement des câbles et plusieurs chevilles en fer bien conservées, preuve certaine du danger de la navigation sur ces bords sauvages. L'enseigne Heirisson, accompagné du minéralogiste Charles Bailly, avait été détaché, de son côté, avec un canot, pour faire le plan de la *rivière des Cygnes*, à la terre d'Edels. Il trouva l'embouchure de cette rivière obstruée par une barre de roches très-difficile à franchir et qui serait même tout à fait impraticable, si les vents soufflaient du large. Dès qu'on a franchi la barre, on parvient par sept pieds d'eau; il faut alors s'avancer promptement vers l'ouest pour éviter deux bancs de sable qui sont sur la rive droite. Après un mille de route, la navigation devient parfaitement libre; et si l'on se tient à mi-chenal, on est sûr de ne pas avoir moins de sept, huit et neuf pieds d'eau. La rivière se dirige aussi au nord l'espace d'environ sept milles, sans faire de sinuosités sensibles. Arrivé à ce point, on rencontre deux bancs qui touchent à la rive orientale; il faut alors ranger la côte opposée, où le brassiage n'a pas moins de huit pieds. Au delà de ces bancs, le cours de la rivière s'incline vers l'est jusqu'à une pointe basse dont un autre banc étendu défend l'approche, et le chenal continue d'être dans l'ouest par les dix pieds de profondeur. A cette hauteur, le fleuve a plus d'un mille de large; il s'ouvre davantage encore, et forme, sur l'un et l'autre bords, des anses spacieuses, que l'on ne sonda pas. Dans la direction du sud-est, se présente une ouverture, que l'on supposa pouvoir être un second bras du fleuve, et à laquelle on donna le nom d'*entrée Moreau*, de celui d'un des aspirants de l'expédition; l'on n'y pénétra pas. En face, et dans le nord-ouest, une pointe aiguë est défendue par un banc assez vaste. Le chenal se rapproche de la côte à cet

endroit; on y trouve treize pieds d'eau; la rivière y présente un grand bassin de deux milles et demi de diamètre; elle se rétrécit ensuite pour s'élargir de nouveau au delà d'une pointe au delà de laquelle est encore un banc; elle s'incline alors au nord-est, et le chenal revient à l'ouest; mais bientôt les bancs se développent et barrent entièrement son cours. Plusieurs îles, basses et noyées, se montrent dans cette partie; on les nomma *îles Heirisson*. A ce point, le lit de la rivière se rétrécit; il n'a bientôt plus qu'un tiers de mille, et se prolonge, en serpentant, jusqu'au lieu où l'on termina la reconnaissance. De là, on voyait la *rivière des Cygnes* s'étendre au nord vers de hautes montagnes où elle paraissait prendre sa source. Son cours, fort lent, se développe dans une vallée dont un des côtés offre toujours une coupe abrupte qui, quand elle cesse d'un bord, passe subitement à l'autre; on y découvre des assises horizontales qui présentent partout des traces de l'ancien séjour de la mer. La roche y est presque exclusivement composée d'incrustations de coquilles, de racines et même de troncs d'arbres pétrifiés, phénomène qui se reproduit, on l'a déjà vu, en différents endroits de la Nouvelle-Hollande. Plusieurs de ces roches ont un aspect assez pittoresque: les unes ressemblent à des pans de murailles qui tombent en ruines; d'autres ne représentent pas mal ces anciens châteaux qui, du temps de la féodalité, couronnaient, en Europe, toutes les hauteurs et donnaient un témoignage de la puissance de leurs maîtres. La rive droite de la *rivière des Cygnes*, près de l'embouchure, est stérile; on n'y voit aucune espèce de végétaux, tandis que dans l'est se montrent des arbrisseaux en fleur, qui récréent la vue et l'odorat. Toutefois ce n'est qu'après avoir fait quelques lieues dans l'intérieur des terres, que l'on rencontre un sol véritablement boisé, bien que les arbres y soient encore peu gros et peu élevés. A huit ou dix lieues de l'embouchure, le nombre des plantes est très-varié; il y a des arbres de douze à quinze pieds de circonférence, et de cinquante à soixante pieds de hauteur. Plus on s'avance, plus on distingue un sol fertile, avec de vastes pâturages composés d'une herbe ressemblant au trèfle. On cueillit une espèce de gland très-odorant et l'on ramassa diverses racines qui ne paraissaient pas vénéneuses. Il n'en fut pas de même d'un fruit ressemblant à la châtaigne, fort abon-

dant dans ces contrées, dont le goût était excellent, mais les effets perfides; ceux qui mangèrent de cet aliment empoisonné faillirent en mourir. Les kangourous, les perroquets, les perruches, de gros corbeaux et des cygnes noirs, sont les animaux les plus remarquables qui furent vus dans ces parages. Quoique les hommes et les femmes fussent en assez grand nombre sur les bords de la *rivière des Cygnes*, on ne put avoir aucune relation directe avec eux. L'enseigne Heirisson et ceux qui l'accompagnaient, avaient remonté cette rivière jusqu'à vingt lieues environ de son embouchure.

Ne voyant pas arriver la corvette *le Géographe*, le capitaine du *Naturaliste* pensa qu'il pourrait la rencontrer à la baie des Chiens-Marins. Pour ne pas prolonger les inconvénients d'une séparation, il se borna à reconnaître quelques-uns des points principaux de la terre d'Edels depuis la *rivière des Cygnes*, notamment la baie à laquelle fut donné le nom de *Ganteaume* et la bande dangereuse d'îles et de récifs connue sous le nom de Houtmans-Abrolhos. Toutefois à l'égard de ces derniers, les différents voyageurs qui faisaient partie de l'expédition ne restèrent pas d'accord. Louis de Freycinet, entre autres, pensa que ce que l'on avait pris pour ce groupe, n'était autre qu'une partie du continent.

Le Naturaliste jeta l'ancre à la baie des Chiens-Marins, le 16 juillet 1801, quatre mois après que *le Géographe* en était parti pour se rendre à Timor. Le capitaine Hamelin et ses compagnons y firent à leur tour des explorations et des observations. Louis de Freycinet et le géographe Faure s'y occupèrent particulièrement de la description géographique de la partie méridionale de la baie. Le premier, plus spécialement chargé de l'exploration de l'île Dirk-Hartighs, du Passage-Épineux, et de tout le développement de côte appartenant au havre qui a reçu le nom de *havre Henri-Freycinet*, reconnut que la portion de terre qui s'étend du cap que l'on nomma *cap Lesueur* à la pointe dite des Hauts-Fonds, n'appartenait point à une île, ainsi qu'on l'avait cru jusqu'alors, mais qu'elle se rattachait à une presqu'île à laquelle on donna le nom de *presqu'île Péron*. Quant à l'ingénieur-géographe Faure, il commença ses relèvements à la pointe des Hauts-Fonds, ainsi nommée par Saint-Allouarn, en 1772; il explora le *havre Hamelin* et l'*île Faure*, remarquable et précieuse à la fois par l'abondance des tortues excellentes que l'on y trouve

dans la saison de la ponte, c'est-à-dire dans le mois juillet.

Préoccupé à la fois du soin de rejoindre *le Géographe* et de trouver le lieu le plus convenable au ravitaillement du *Naturaliste*, le capitaine Hamelin partit de la baie des Chiens-Marins, le 4 septembre, se dirigeant à son tour sur Timor. Chemin faisant, il reconnut les îles de Nouveau-Savou, Benjoar, Savou et Simaô, qui font aussi partie des îles de la Sonde, et il eut l'agréable surprise, en jetant l'ancre dans la baie de Coupang, sur l'île de Timor, le 21 septembre, d'y rencontrer enfin la corvette *le Géographe*.

Plusieurs travaux du plus grand intérêt eurent lieu durant le séjour de l'expédition à Coupang. L'astronome Bernier et l'enseigne Henri de Freycinet s'attachèrent surtout à multiplier les observations de longitude par les distances lunaires. Le zoologiste Péron et le peintre d'histoire naturelle Lesueur réunirent d'importantes données sur la topographie de la baie; de son côté, l'ingénieur-hydrographe Boullanger assembla quelques documents pour en fixer l'ensemble.

Après avoir renouvelé leurs provisions et pris divers rafraîchissements, les corvettes françaises remirent en mer, le 13 novembre 1801, pour se rendre à la partie la plus australe de la terre de Diémen. La dyssenterie avait enlevé, pendant le séjour à Timor, beaucoup d'hommes à l'expédition, qu'elle décima encore après son départ de cette île, et qu'elle n'abandonna qu'alors qu'on fut parvenu dans les parties froides de l'hémisphère antarctique; mais ce fléau cruel ne disparut que pour faire place immédiatement à un autre, le scorbut, qui mit l'expédition dans la plus horrible détresse.

Le 13 janvier 1802, on eut la première vue des pitons de la terre de Diémen ou Tasmanie. On sait que cette terre, découverte, le 24 novembre 1642, par Abel Tasman qui lui donna l'un des noms qu'elle porte encore de celui du gouverneur hollandais Van Diémen, nom qui appartient aussi à une partie de la côte nord du continent australien, fut regardée jusqu'à la fin du dix-huitième siècle, comme formant l'extrémité méridionale de ce même continent, et que l'infortuné navigateur Marion-Dufresne, au mois de mars 1772, fut le second des Européens qui y abordèrent. Le capitaine Tobias, du navire *l'Aventure*, y avait mouillé un an plus tard et y avait découvert la baie de l'Aventure; vers le même temps, le capitaine Furneaux, après avoir suivi la côte

orientale, en allant vers le nord, pour s'assurer si c'était une péninsule ou une île, avait interrompu son exploration, avec la persuasion qu'il n'existait pas de détroit entre la Nouvelle-Hollande et la terre de Diémen; et, en 1777, le capitaine Cook lui-même n'avait obtenu aucune solution à cet égard. Dans les années 1788 et 1789, le commodore John Hunter, depuis gouverneur de la colonie anglaise de Port-Jackson, avait aussi reconnu la côte de cette terre, mais sans y aborder. Le fameux navigateur Van Couver n'avait fait que l'entrevoir, en 1791, dans sa traversée de la terre de Nuyts à la Nouvelle-Zélande, quand enfin l'expédition française aux ordres de d'Entrecasteaux avait ouvert, en 1792 et 1793, un vaste champ aux observations les plus importantes et les plus utiles. Quelques années après, en 1797, le chirurgien anglais Bass, du navire *la Reliance*, osa, dans une simple chaloupe de baleiniers, aller vérifier si la prétendue baie du capitaine Furneaux n'était pas plutôt un détroit; il reconnut qu'il ne s'était pas trompé dans ses prévisions, et la terre de Diémen, contournée l'année suivante par le capitaine Flinders, accompagné de l'intrépide et savant chirurgien, fut désormais rangée en toute assurance au nombre des îles; tandis que le détroit qui la sépare du continent de la Nouvelle-Hollande, prenait le nom de détroit de Bass.

Tel était l'état de la science à l'égard de ce pays, quand l'expédition de Baudin, après avoir doublé le cap sud de la Tasmanie, avoir mouillé à l'entrée du canal d'Entrecasteaux, s'avança ensuite vers le port du nord-ouest et y établit son observatoire. Les embarcations visitèrent diverses parties du canal; l'enseigne Henri de Freycinet remonta la rivière du nord plusieurs milles au delà du point où s'était terminée la reconnaissance des géographes de l'expédition de d'Entrecasteaux. Chargé d'une mission intéressante dans l'est de la presqu'île du nord, l'ingénieur Faure découvrit et nomma le *port Buache*, le *bassin Ransonnet*, la *rivière Brue*, et acquit la certitude que la portion de terre désignée sous le nom d'île Tasman sur les cartes de d'Entrecasteaux, n'est qu'une presqu'île jointe à la grande terre; il prouva en conséquence qu'il n'existe aucune communication directe entre la baie du nord et la baie Marion. Sur les terres qui bordent le canal d'Entrecasteaux, on remarqua une végétation abondante et vigou-

reuse, des forêts riches et touffues, dont les arbres les plus dignes de fixer l'attention parurent être le casuarina, à la fois susceptible de servir à la construction des vaisseaux et à l'ébénisterie, le mimosa, de beaucoup plus faible dimension, mais qui pourtant convient aussi à ce dernier usage, le banksia, excellent également pour l'ébénisterie et pouvant en outre fournir des courbes précieuses à la marine, et l'eucalyptus, que ses fortes proportions, sa tige droite, élancée, dépourvue de branches, rendraient éminemment propre à la mâture, si sa pesanteur spécifique et son peu d'élasticité ne lui donnaient pas quelques inconvénients. On n'aperçut aucun arbre qui portât des fruits mangeables. En revanche, les grands et les petits kangourous, les cygnes noirs, les canards, les sarcelles, les cailles, les perdrix, les pigeons dorés, animaux les uns propres à ces climats, les autres naturalisés par de précédents voyageurs, et beaucoup d'espèces de poissons, présentaient une nourriture abondante et facile à obtenir. Les indigènes du canal d'Entrecasteaux ne parurent pas être en grand nombre. Ils vivaient dans les bois par troupes errantes, réduits au dernier degré de misère et d'abrutissement. Ils étaient en général d'un naturel soupçonneux et craintif, quoique Cook et d'Entrecasteaux en eussent précédement rencontré dont l'air indiquait la douceur et l'affabilité. Habitants d'un pays entrecoupé par une infinité de bras de mer, c'est à peine pourtant s'ils avaient su imaginer des pirogues pour y naviguer; et ces pirogues étaient d'une construction des plus défectueuses. Trois rouleaux d'écorce en formaient toute la charpente. Ces faisceaux qui, pris chacun à part, ressemblaient assez à la vergue d'un vaisseau, étaient réunis par leur extrémité, ce qui les faisait relever en pointe et constituait l'ensemble de la pirogue. Cet ensemble était fait assez solidement avec une sorte d'herbe ou de jonc. Les indigènes pouvaient à la rigueur se placer cinq à six dans chaque pirogue, mais plus communément ils ne s'y mettaient que trois ou quatre à la fois. Leurs pagaies étaient de simples morceaux de bois, de deux à quatre et cinq mètres de long, sur une grosseur qui variait de deux à cinq centimètres. Quelquefois, et lorsque l'eau n'était pas profonde, ils se servaient de ces bâtons pour pousser sur le fond, comme l'on fait avec les gaffes. Debout ou assis sur des bottes de foin, ils manœuvraient ainsi leurs embarcations, mais ne se hasar-

daient guère à traverser le canal que par un temps parfaitement sûr.

Le 17 février, on quitta le canal d'Entrecasteaux, et, le lendemain matin, après avoir doublé successivement les caps Raoul et Pillar, on jeta l'ancre à l'entrée d'Oyster-Bay (baie des Huîtres), sur l'île Maria. Le temps que passèrent les corvettes françaises sur cette rade, fut employé à diverses reconnaissances géographiques. L'enseigne Henri de Freycinet et l'astronome Bernier, firent la recherche du port Frédéric-Henri, qu'ils trouvèrent dans la position relative que lui assigne Tasman; ils levèrent avec grand détail le plan de cette partie de la côte. L'île Maria devint aussi l'objet d'une expédition particulière, qui fut confiée à Péron et à Boullanger. Trois jours furent employés à faire le tour de cette île, qui gît dans la baie Marion et n'est séparée de la terre de Diémen que par un canal d'une lieue de largeur. Tandis que Péron et Boullanger recueillaient des notions curieuses sur la forme, les productions, les indigènes et les animaux de l'île Maria, Faure et Bailly, sur une autre embarcation, se dirigeant au nord, reconnaissaient les terres autrefois désignées par le capitaine Furneaux et marquées sur toutes les cartes sous le nom d'îles Schouten; ils découvrirent et nommèrent la *baie Fleurieu*, et s'assurèrent que la plupart de ces terres que Furneaux avait prises pour des îles, ne sont réellement qu'une suite de presqu'îles attenant au continent, enfin qu'il n'existe qu'une seule île Schouten, bien que quelques îlots, dès longtemps indiqués sur la carte de Tasman, se trouvent à sa partie sud. De son côté, l'enseigne Louis de Freycinet examina la côte qui s'étend depuis la baie Marion jusqu'à la *baie Fleurieu;* il y découvrit et y nomma le *port Montbazin*, du nom de l'aspirant de première classe Bonnefoi de Montbazin.

Le 27 février, on remit à la voile pour continuer l'exploration de la côte orientale de la terre de Diémen. Parvenu au 42ᵉ degré de latitude, où Faure et Bailly avaient cessé de s'avancer au nord, le commandant Baudin résolut de faire continuer, par des embarcations, la géographie de toute la partie de la côte qui restait à visiter jusqu'au détroit de Banks. La mission en fut confiée à l'hydrographe Boullanger et à Jean-Marie Maurouard, naguère aide-timonnier à bord de la corvette *le Géographe*, fait aspirant de première classe provisoire à Timor. Ceux-ci commencèrent

leurs relèvements, le 6 mars 1802, à la hauteur d'un cap baptisé du nom de *cap Tourville*. Mais le caractère atrabilaire, fantasque, méchant, car il se dessinait tel de jour en jour, de Nicolas Baudin, les réservait aux plus cruelles épreuves. Ce commandant, dont on avait hésité à soupçonner les calculs traîtres à ses camarades lors de la première séparation du *Géographe* et du *Naturaliste*, rêvant le mal pour le mal, supputant avec sang-froid la perte de ses officiers, de ses matelots, des hommes de science qui l'accompagnaient, de manière toutefois à pouvoir se défendre avec succès en cas d'accusation devant un conseil de guerre à son retour, en les détachant pour des expéditions toujours difficiles, quelquefois lointaines, et dont il était impossible de parfaitement limiter la durée dans des parages inconnus, prenait auparavant la résolution intime d'abandonner sa conserve, ses propres embarcations, son monde, s'ils n'étaient pas de retour au jour, à l'heure, à la minute qu'il lui avait plu de déterminer. C'était, on ne le vit que trop depuis, un calcul de ce même genre qui avait causé la première séparation du *Naturaliste*. Quand Boullanger, Maurouard et leurs compagnons se furent éloignés dans le canot du *Géographe*, cette corvette prit le large, sur un ordre du commandant Baudin; à la fin du jour, elle n'était plus en vue, et, dans la nuit, elle se sépara du *Naturaliste;* de sorte que les malheureux qui étaient sur l'embarcation ne savaient plus que devenir. Le lendemain, néanmoins, quoique entièrement privés de nourriture, ils poursuivirent leur route au nord, en continuant d'explorer la côte. Une petite île, de moins d'un mille de diamètre, qu'ils rencontrèrent au sud et à peu de distance du cap Sainte-Hélène, leur offrit un refuge contre les tempêtes, en même temps qu'elle leur procura, pour apaiser leur faim et leur soif, quelques oiseaux de mer et de l'eau douce. N'apercevant point la corvette *le Géographe*, ils s'avancèrent, dans leur frêle embarcation, jusqu'au détroit de Banks, où ils rencontrèrent par hasard le brig anglais *le Harrington*, capitaine Campbell, qui leur donna l'hospitalité. *Le Naturaliste* arriva bientôt dans les mêmes parages, et recueillit l'embarcation française, qui ne devait rejoindre *le Géographe* que quatre mois après.

Cependant, les inquiétudes étaient très-vives à bord de cette dernière corvette, excepté dans l'esprit satanique de son com-

mandant. Celui-ci, pourtant, sur les instances de l'état-major du *Géographe*, se décida à faire route pour le détroit de Bass, où l'on espérait retrouver *le Naturaliste*. Le mauvais temps tint plusieurs jours la corvette *le Géographe* éloignée de l'île Waterhouse, désignée comme point de rendez-vous, et le jour où elle y parvint, le capitaine Hamelin venait d'en partir, avec *le Naturaliste*, pour aller à la recherche de son commandant, dans le Sud.

Ce fut alors que *le Géographe* commença la reconnaissance de la côte méridionale de la Nouvelle-Hollande, depuis le promontoire de Wilson jusqu'au *cap des Adieux*. Le savant et courageux Georges Bass, après avoir prolongé la côte qui s'étend depuis le cap Howe jusqu'au promontoire de Wilson, avait le premier vu, dans le détroit qui porte son nom, le port Western, qui fut le terme de sa navigation du côté de l'ouest. Malgré cela tout restait encore à opérer, en fait de reconnaissance géographique, non-seulement depuis le port Western, mais à la rigueur depuis le promontoire de Wilson jusqu'au *cap des Adieux*, partie de la côte du continent australien à laquelle les expéditions de James Grant et de Flinders, opérées dans le même temps que celle des Français, n'ont pas empêché que l'on n'ait conservé les noms de *terre Napoléon* ou de *terre de Baudin* comme un témoignage du principal effort entrepris et du principal succès obtenu. Henri de Freycinet, nommé lieutenant de vaisseau provisoire à Timor, et l'astronome Bernier, qui était passé du *Naturaliste* sur *le Géographe*, au mouillage de l'île de France, et qui ne devait pas revoir sa patrie après ses importants travaux, furent chargés de tracer la géographie de cette côte. Comme pour marquer le point où finissaient les découvertes des Anglais et commençaient celles des Français, les navigateurs du *Géographe* donnèrent à l'une des îles qui abritent le magnifique port Western, le nom d'*île des Anglais*, et à un autre celui d'*île des Français*. Depuis le port Western jusqu'à une presqu'île qui reçut le nom du savant *Fleurieu*, on vit le port, également excellent, auquel les Anglais ont donné le nom de port Philipp, en l'honneur du premier gouverneur de la colonie du Port-Jackson, et l'on nomma la *baie Talleyrand*, le *cap Suffren*, le *cap Marengo*, le *cap Desaix*, l'*île Latreille*, le *cap Mont-Thabor*, l'*île Fourcroy*, le *cap Réaumur*, la *baie Tourville*, l'*île du Dragon*,

ainsi appelée à cause de sa forme bizarre, la *baie Descartes*, le *cap Montaigne*, le *cap Duquesne*, le *cap Boufflers*, le *Mont-Saint-Bernard*, les *Charpentiers*, énorme chaîne de brisans, se prolongeant depuis le milieu de l'espace qui sépare le *cap du Mont-Saint-Bernard* d'avec le *cap Boufflers*, jusqu'à ce dernier cap, le *cap Lannes*, le *cap Buffon*, la *baie de Rivoli*, le *cap de Jaffa*, le *cap Bernouilli* saillant, aigu et coupé à pic, le *cap Bélidor*, le *cap Dombey*, la *baie de Guichen*, la *baie Lacépède*, qui n'a pas moins de dix-sept milles d'ouverture, et qui se termine au *cap Morard-de-Galles*, le *cap Fermat*, le *cap Villars*, le *cap* et la *baie Cretet*, ainsi que la *baie Mollien*. Les terres appartenant à la *presqu'île Fleurieu* paraissaient assez hautes. Leurs parties orientale et méridionale, jusqu'au point saillant qui reçut le nom de *cap Dupleix*, semblaient avoir été coupées çà et là par des torrents dont les lits étaient à sec à cette époque de l'année. Une végétation languissante laissait à peine apercevoir sur le revers des collines qui viennent aboutir à la mer, quelques arbustes ou quelques arbrisseaux rabougris. Les hautes terres au sud de la *presqu'île Fleurieu* étaient d'un aspect moins désagréable; se terminant à pic à la mer, elles parurent inabordables. Un cap de cette presqu'île et quelques îlots qui en sont très-rapprochés reçurent le nom de *Decaen*. Le cap qui forme l'extrémité la plus occidentale de la *presqu'île Fleurieu* fut nommé *cap d'Alembert*. Au sud et au sud-ouest de ce point se trouve une île longue de vingt-six lieues, large de onze, assez richement boisée, possédant, en fait de quadrupèdes, de grands kangourous, en fait d'oiseaux de terre, de bois ou de rivage, des casoars, des cacatoës, des pigeons à ailes dorées, des pélicans, des sarcelles, etc, et voyant abonder dans ses eaux les phoques et les requins. Située à l'entrée d'un golfe qui reçut le nom de *Joséphine* et séparée du continent par deux détroits, qui furent nommés l'un *détroit de Lacépède*, l'autre *détroit de Colbert*, elle fut elle-même baptisée du nom d'*île Decrès*, et divers points des terres qui la forment et des eaux qui la baignent, furent appelés *cap Sané*, *baie d'Estrées*, *cap Linois*, *cap Ganteaume*, *baie Vivonne*, *cap Kersaint*, *cap Du Couëdic*, *cap Bedout*, *cap Borda*, *cap Vendôme*, *baie Bougainville*, *cap des Kangourous*, *cap Delambre*, *cap du Géographe*, *cap Rouge*, *presqu'île de la Galisonnière* et *baie Duguay-Trouin*.

Le 8 avril 1802, au soir, pendant que la corvette *le Géographe* était en vue de la *presqu'île Fleurieu* et de l'*île Decrès*, les explorateurs français rencontrèrent la corvette anglaise *l'Investigator*, commandée par le capitaine Flinders, naviguant comme eux en découvertes dans ces parages. Ce capitaine était le même qui déjà, en 1798, avait exploré la terre de Diémen et le détroit de Bass.

Le commandant Baudin voulut pénétrer dans les deux golfes que forme la *terre Napoléon* et qui avaient été baptisés des noms de *Joséphine* et de *Bonaparte*. Il en fut bientôt chassé par la multiplicité des bancs et le tirant d'eau trop considérable de sa corvette, et se vit obligé de renvoyer à une autre campagne la reconnaissance complète de ces deux grands enfoncements. Toutefois, dans le *golfe de Joséphine*, ou sur les côtes avoisinantes, on nomma la *baie Hortense*, dont le *cap Lætitia* forme l'extrémité septentrionale, le *cap Sévigné*, le *cap Stéphanie*, le *cap La Fayette*, la *pointe Victorine*, le *cap Deshoulières*, la *baie Caroline*, la *pointe Dorothée*, le *cap Amélie*, la *pointe Pauline*, le *cap Élisa*, qui forme l'extrémité sud-ouest du golfe, le *cap La Rochefoucauld*, le *cap Berthier*, la *pointe d'Aguesseau*, la *pointe Mornay*, la *presqu'île Cambacérès*. Dans le *détroit de Lacépède* qui sépare ces côtes de l'*île Decrès*, on nomma les *îles Vauban* et l'*île Laubadère*. Le *golfe Bonaparte* fut estimé à une étendue qui ne devait pas être de moins de soixante lieues, dans le sens de sa longueur, de vingt lieues dans celui de sa largeur, avec une embouchure d'environ dix lieues seulement. Là furent vus et nommés le *port Champagny*, qui pourrait recevoir et tenir en sûreté les flottes réunies de l'Europe entière, le *cap Condorcet*, le *cap Condillac*, la *baie Turenne*, la *baie Duguesclin*, le *cap Sully*, l'*île Dalberg*, le *récif du Géographe*, le *cap Mondovi*, l'*îlot Dugommier*, la *baie Pascal*, le *cap Fléchier*, la *pointe Fénelon*, la *pointe Bossuet*, la *pointe Bayard*, le *cap Bernadotte*, le *cap Racine*, la *baie Voltaire*, le *cap Delille*, le *cap La Fontaine*, les *baies Corneille* et *Crébillon*, le *cap Chaulieu*, le *cap Amyot*, le *cap Rollin*, la *baie Fontanes*, l'*île Volney*, le *cap Mably*, le *cap Méchin*, la *baie Laplace*, l'*anse Descartes*, la *baie Masséna*, la *baie Maret*, l'*île d'Alembert*, le *cap Lalande*, le *cap Euler*, le *cap de Thou*, les *îles de Léoben*, l'*île Gassendi*, l'*île Rainal*, le *canal de Gérando*, les

îles Lagrange, *Cérant*, *Victoire*, *Suzanne*, *Chaliou*; les cinq *îles Berthier*, les *îles Duroc* et *Clarke*, le *cap Colbert* et le *cap Turenne*.

Dans les premiers jours du mois de mai, époque où commence l'hivernage à nos antipodes, des vents d'ouest soufflant avec fureur, une atmosphère continuellement humide et brumeuse, un ciel chargé de nuages pesants, et le scorbut qui sévissait cruellement à bord, décidèrent le commandant Baudin à aller chercher une relâche vers la terre de Diémen. Le 20 mai 1802, il jeta l'ancre dans la baie de l'Aventure, sur la côte orientale de l'île Bruny, et séjourna deux jours à ce mouillage. Il en repartit le 22, doubla l'île Maria par le sud, et resta sur la côte pendant treize jours, inutilement occupé à vérifier quelques positions géographiques fixées déjà, sans qu'il pût s'en douter, par les navigateurs de sa conserve *le Naturaliste*. Tous ces retards épuisèrent de plus en plus un équipage qu'une épidémie cruelle tourmentait depuis longtemps. Le 4 juin, il ne restait plus sur *le Géographe*, que quatre matelots valides. C'est alors seulement que Baudin céda enfin aux instances de son monde, en faisant route pour le Port-Jackson. *Le Géographe* parvint à l'entrée de ce port le 17 du même mois. Les vents lui avaient été jusqu'ici favorables; mais lorsqu'il lui fallut louvoyer pour donner dans la passe, ses évolutions qui, bien que des palans fussent frappés sur toutes les manœuvres, ne pouvaient se faire que vent arrière, le firent aller en dérive, loin de le faire gagner au vent. Près de toucher au lieu de son salut, il lui aurait été sans doute impossible d'y atteindre, si le gouverneur anglais King, à qui l'on avait rendu compte des manœuvres de la corvette française, n'eût compris son état de détresse et n'eût envoyé sur-le-champ à son secours. Ce fut sous de pareils auspices que *le Géographe* entra dans le Port-Jackson, le 20 juin 1802, et trouva un terme aux vicissitudes qui l'avaient accablé durant sa longue et périlleuse navigation.

Sur la corvette *le Naturaliste*, que l'on a laissée quittant le mouillage de l'île Waterhouse, au moment où *le Géographe* allait, mais trop tard et vainement, l'y venir chercher, on ne comprenait rien à la conduite du commandant Baudin et de sa corvette, qui semblaient avoir abandonné volontairement sur une côte déserte leur canot et les hommes d'élite qui le montaient, et qui ensuite

avaient paru négliger de se rendre en temps voulu au rendez-vous assigné. Le capitaine Hamelin et ses compagnons du *Naturaliste*, plutôt que d'accuser le commandant Baudin d'un pareil oubli de ses devoirs de chef d'expédition et de bon et loyal camarade, se disaient que présumablement la corvette *le Géographe* s'était perdue, avait sombré, ou tout au moins avait éprouvé des avaries considérables. Dans l'espérance de la retrouver une seconde fois, *le Naturaliste* s'avança de nouveau jusqu'à l'île Maria, où ne trouvant aucun indice du *Géographe*, il revint dans le détroit de Bass. Le capitaine Hamelin fit visiter tous les ports, tous les mouillages où il présumait que le commandant Baudin aurait pu relâcher. C'est ainsi que la baie de Kent et les ports Dalrymple et Western furent reconnus. Trompé dans son espoir et manquant des vivres nécessaires pour prolonger sa recherche, le capitaine Hamelin prit de son côté la résolution d'aller se ravitailler au Port-Jackson. Le 25 avril, quand il y arriva, *le Géographe* n'y était point encore. *Le Naturaliste* en partit le 18 mai, se dirigeant vers le sud de la terre de Diémen. Mais les fureurs de l'hiver austral qui se faisaient sentir dans ces parages, et le scorbut qui s'était déclaré à bord, ayant ramené, dès le 28 juin, le capitaine Hamelin au Port-Jackson, les deux corvettes françaises se retrouvèrent une seconde fois, après de longues et poignantes anxiétés, que chaque conscience, chaque cœur toutefois reprochait intérieurement au commandant Baudin de n'avoir pas partagées.

Le séjour du *Géographe* et du *Naturaliste* au Port-Jackson dura cinq mois, pendant lesquels les équipages se délassèrent de leurs longues fatigues et recouvrèrent leur santé si terriblement altérée. Cependant les pertes successives qui avaient été faites en hommes, exigeaient qu'on renvoyât en France l'une des deux corvettes, en ne lui laissant que l'équipage strictement nécessaire à effectuer sa traversée. *Le Naturaliste* fut en conséquence désigné pour être envoyé en Europe, avec les collections d'histoire naturelle, les mémoires et les observations qui étaient le fruit déjà acquis de l'expédition ; on y devait joindre un nombre considérable de plantes vivantes, de graines de toute espèce et quelques animaux particuliers à la Nouvelle-Hollande.

Le commandant Baudin, à qui la grandeur et le tirant d'eau

du *Géographe* n'avaient pas permis de terminer l'exploration des *golfes Joséphine* et *Bonaparte* à la *terre Napoléon*, fit l'acquisition, sur les chantiers de Sidney, d'une goëlette de vingt-neuf pieds de longueur très-convenable à l'objet que l'on se proposait. On la nomma *le Casuarina*, du bois avec lequel elle était construite. L'armement et le commandement en furent confiés au lieutenant provisoire Louis de Freycinet qui remit, en conséquence, le poste qu'il occupait sur *le Naturaliste.*

Le Géographe et *le Casuarina* levèrent l'ancre du Port-Jackson, le 18 novembre 1802, en même temps que *le Naturaliste* qu'ils devaient accompagner jusqu'à l'île King, et, le 6 décembre, les trois bâtiments français mouillèrent dans la baie des Éléphants, sur cette île. Trois jours après, *le Naturaliste* reçut ses dernières instructions et appareilla pour l'Europe, où les renouvellements d'hostilités entre l'Angleterre et la France ne la laissèrent pas arriver sans encombres.

Le 27 mai 1803, la frégate anglaise *la Minerve*, capitaine Charles Bullen, arrêta, en vue des côtes d'Angleterre et conduisit à Porstmouth, cette corvette avec les précieuses collections, les observations utiles aux navigateurs de toutes les nations qu'on lui avait confiées. Mais, sur la nature toute spéciale des réclamations qui lui furent adressées au nom du monde savant, le gouvernement britannique, comprenant la honte qu'un tel acte de vandalisme ferait rejaillir sur lui, ordonna de relâcher *le Naturaliste*, qui mouilla au Havre, le 7 juin 1803, deux ans sept mois et dix-huit jours après en être parti.

La goëlette *le Casuarina* avait déjà beaucoup souffert dans sa navigation du Port-Jackson à l'île King ; ses coutures étaient entr'ouvertes ; elle ne faisait pas moins de trois pouces d'eau à l'heure ; mais, grâce au zélé concours de tous les calfats et charpentiers du *Géographe*, elle fut bientôt remise en état de tenir la mer. Le 7 décembre 1802, le commandant Baudin l'expédia pour aller faire la géographie des îles Hunter, dans le voisinage de la terre de Diémen, mission dont Louis de Freycinet et Boullanger s'acquittèrent en dix-neuf jours, malgré les orages dont ils furent presque continuellement assaillis.

Pendant ce temps, *le Géographe* faisait reconnaître, par ses em-

barcations, l'île King, dont Faure le premier des Français fit le tour et dressa le plan. On n'y trouva aucun port digne de nom. L'astronome Bernier, après avoir établi son observatoire sur le rocher des Éléphants, y vérifia les montres marines. Le naturaliste Péron, de son côté, réunit au sujet de l'île King et des pêcheries importantes qu'y avaient établies les Anglais, des détails pleins d'intérêt.

Le Géographe et *le Casuarina*, en quittant le détroit de Bass, firent voile directement pour l'*île Decrès*, dont on se proposait de terminer l'exploration. Dans les premiers jours du mois de janvier 1803, les côtes est, sud, ouest et nord de cette île furent relevées avec un soin particulier par Louis de Freycinet et ses compagnons du *Casuarina*. *Le Géographe* resta vingt-six jours dans la baie de Bougainville, mouillé près du *cap Delambre*. Baudin y fit compléter la description de cette baie. On reconnut et l'on nomma le port *d'Aché*.

Sur les entrefaites, les officiers, les équipages et les savants de l'expédition eurent encore une triste occasion de constater la noirceur d'âme de Nicolas Baudin. Ce commandant, en donnant à Louis de Freycinet la mission d'aller continuer la reconnaissance des deux golfes de la *terre Napoléon* et en lui assignant l'*île Decrès* pour rendez-vous, ne lui accorda que vingt jours pour une aussi difficile et importante opération; il ne lui laissa même emporter d'eau que pour un mois, et lui signifia que, passé le 31 janvier 1803, *le Géographe* ne l'attendrait pas, mais continuerait ses opérations le long des côtes, en se rendant aux îles Saint-François, dont la géographie n'était pas terminée.

Le 10 janvier, Louis de Freycinet, accompagné de Boullanger, partit sur *le Casuarina* pour cette grande exploration qu'il accomplit avec tout le succès désirable; mais, un peu retardé par les temps contraires, il ne put revenir en vue de l'*île Decrès* que le 1er février, un jour plus tard que la date qui lui avait été assignée par le commandant Baudin. Quelles ne furent pas la douleur et l'indignation de Louis de Freycinet et de ses compagnons, quand ils aperçurent *le Géographe* qui, malgré les signaux répétés du *Casuarina*, les fuyait à toutes voiles, et semblait leur souhaiter tous les désastres que présageait cet

abandon, dont Baudin était seul coupable! Cette situation s'aggravait encore du déchirement de cœur d'Henri et de Louis de Freycinet, qui étaient l'un sur *le Géographe*, ne pouvant obtenir du commandant qu'on en suspendît la marche, l'autre sur *le Casuarina*, s'épuisant en efforts pour rejoindre ce qu'il aimait et sauver ses compagnons d'une détresse imminente, d'une mort horrible peut-être. Louis de Freycinet, incapable de suivre, avec sa goëlette mal construite et gravement avariée, la corvette *le Géographe* dans sa course rapide, l'aperçut encore quelque temps dans un lointain profond, puis éprouva un saisissement indéfinissable, partagé par tous ses compagnons, quand le dernier point blanc qui la signalait s'évanouit à l'horizon. Néanmoins, il continua à faire la même route qu'il devait croire être celle du *Géographe*. L'esprit plein de ruses méchantes du commandant Baudin, pour déjouer la dernière espérance que *le Casuarina* plaçait dans cette marche probable, fit changer subitement de route au *Géographe*, et, au lieu de se rendre, comme dans tous les cas il était convenu, aux îles Saint-François, se replia sur lui-même et revint mouiller à *l'île Decrès*. Cette dernière combinaison de son mauvais génie semblait rendre désormais toute réunion impossible.

Pendant ce temps, *le Casuarina* continuait de courir à l'ouest. Le 3 février, il gouverna au nord-ouest pour rallier les îles Saint-François. Bientôt il se trouva par le travers des *îles Laplace*, que Baudin n'avait fait reconnaître qu'au nombre de deux, *l'île la Caille* et *l'île Chappe*, mais auxquelles Louis de Freycinet ajouta une troisième découverte, celle de *l'île Fermat*.

Il fallait toute la force d'âme, tout le dévouement à la science de Louis de Freycinet, de Boullanger et de leurs principaux compagnons d'infortune, pour s'occuper encore d'explorations dans l'abandon et l'état de détresse où la petite goëlette en était réduite. L'eau manquait, les palais desséchés en appelaient vainement une goutte pour apaiser une fièvre ardente, morbide; *le Casuarina* allait d'écueils en écueils pour ainsi dire, sans vouloir trop s'éloigner de sa route toutefois, dans l'espérance de rencontrer une source vivifiante sur un îlot quelconque, mais il ne la trouvait pas. Le mauvais temps vint encore ajouter à ses périls. Le *récif*

le Casuarina, qui fut reconnu dans ces circonstances critiques et auquel la goëlette donna son nom, aurait pu marquer sa dernière heure. Enfin, on atteignit la *baie Murat*, dont il a déjà été parlé, et on y put prendre quelques secours. Ces moyens de continuer leurs travaux et leur recherche obtenus, Louis de Freycinet, Boullanger et leurs camarades continuèrent leurs relèvements. Les derniers eurent lieu aux îles qui reçurent le nom de *La Bourdonnais*; elles sont voisines des *îles Montenotte* et du *cap des Adieux*. Le 13 février 1803, un vent propice, inespéré, poussa *le Casuarina* au port du Roi-Georges, à l'extrémité de la terre de Nuyts, où, cinq jours après, le commandant Baudin arriva avec *le Géographe*.

Le jeu maudit qui semblait faire les délices de Baudin devait recommencer après cette réunion. Chargé, au mois de mars, d'aller relever une partie des côtes de la terre de Nuyts et de la terre de Witt, *le Casuarina* fut encore une fois abandonné par sa conserve; mais, cette fois, les dangers furent moins grands et la séparation moins pénible. La goëlette rejoignit *le Géographe* à l'île Rottnets. Le 6 mai, on mouilla sur l'île de Timor, à la baie de Coupang. Puis on retourna à la terre de Witt et au *golfe Bonaparte*, où quelques points encore furent déterminés. Après quoi, l'expédition fit voile pour l'île de France, où elle finit en réalité pour la science, le 7 juillet 1803. Le 29 août, *le Casuarina* y fut désarmé; Louis de Freycinet et son équipage passèrent sur *le Géographe*. Le commandant Nicolas Baudin, homme peu capable par lui-même, qui avait dû en grande partie le succès de ses explorations aux officiers et aux savants qui l'accompagnaient, mourut, le 16 septembre suivant, avant de revoir sa patrie; il va sans dire qu'il n'inspira guère de regrets à ses compagnons de voyage. Le capitaine de frégate Milius, qui prit de droit le commandement du *Géographe*, entra avec cette corvette, le 25 mars 1804, dans le port de Lorient. Le gouvernement chargea Louis de Freycinet de rédiger les parties nautiques et géographiques de l'expédition; ce modeste et savant officier s'en acquitta, depuis l'année 1805 jusqu'à l'année 1815, de la manière la plus satisfaisante et la plus digne. Il y fit la place large et belle à tous ses camarades; il ne s'y mit souvent qu'au second et troisième rang là où il aurait

pu, sans blesser la vérité, se mettre au premier. C'est à peine si on peut soupçonner dans son travail les sentiments amers qu'avait dû lui inspirer le commandant Nicolas Baudin, à qui même il rend plus d'hommages, sous quelques rapports, que ce navigateur n'en méritait (7).

CHAPITRE XIII.

1803—1804.

Derniers temps du Consulat. — Causes de la rupture de la paix d'Amiens. — Renouvellement des hostilités entre la France et l'Angleterre. — Préparatifs d'invasion de l'Angleterre. — Dons patriotiques faits au gouvernement pour l'accroissement de sa marine. — Forces navales comparatives des deux pays. — Défaite du vaisseau de ligne anglais *l'Hercule* par la frégate française *la Poursuivante*, capitaine Willaumez. — Prise du vaisseau français *le Duquesne*. — Les Anglais attaquent les Antilles françaises et prennent Sainte-Lucie et Tabago. — Leur concours donné à l'insurrection nègre décide l'évacuation de la partie française de Saint-Domingue. — Héroïque défense du général de Noailles. — Traversée de ce général en France avec les débris de l'expédition. — Le général Ferrand se maintient, pour la France, dans la partie espagnole de Saint-Domingue. — Causes de cette prolongation de l'autorité européenne dans cette partie de l'ile. — Situation des iles de France et de la Réunion. — Division navale du contre-amiral Linois dans la mer des Indes. — Le général Decaen capitaine général des établissements français à l'est du Cap de Bonne-Espérance. — Sa mésintelligence avec Linois. — Expédition de Linois à Bencoolo, sur l'ile de Sumatra. — Pertes considérables qu'il fait éprouver au commerce anglais. — Il attaque le convoi anglais de la Chine et est obligé de faire retraite, faute de forces suffisantes. — Le capitaine général Decaen profite de cet accident pour perdre le contre-amiral dans l'esprit du gouvernement. — Arrestation et détention à l'ile de France du navigateur anglais Flinders. — Bonaparte tout entier en apparence à la flottille de Boulogne. — La navigation à vapeur, sur les entrefaites, vient s'offrir à lui, et il la repousse. — Origine de la marine à vapeur. — Camps de Boulogne et de Montreuil. — Le vice-amiral Bruix, commandant en chef de la flottille. — Voyages de Bonaparte à Boulogne et dans les autres ports de flottille. — Les divisions de la flottille sont appelées à se réunir dans la Manche. — Petits combats à propos de cette jonction. — Opinions diverses sur la flottille. — Attitude de l'Angleterre pour s'opposer à l'invasion. — Le gouvernement britannique cherche à susciter la guerre civile en France. — Situation des puissances européennes vis-à-vis de la France, au commencement de l'année 1804.

Entre Bonaparte et le gouvernement britannique, il était trop évident qu'il n'existait qu'une trêve qui serait rompue dès que l'occasion paraîtrait favorable à l'une des deux parties. Les griefs, gardés pour ainsi dire comme des gages de guerre, ne manquaient pas de chaque côté. Si Bonaparte avait usurpé des provinces, en pleine paix, sur les voisins de la France, particulièrement sur l'Italie, par voie d'échange forcé ou autrement, le

gouvernement anglais remettait indéfiniment à rendre l'île de Malte et apportait des lenteurs extrêmes dans l'évacuation de l'Égypte. De l'un et l'autre côté, on ne prenait pas la peine de déguiser les préparatifs que l'on faisait pour recommencer les hostilités. Le plan d'invasion de l'Angleterre, au moyen de la flottille de Boulogne, était plus que jamais à l'ordre du jour en France, où l'on en poursuivait les détails avec une recrudescence d'activité. Les relations diplomatiques ne pouvaient manquer d'être rompues ; elles le furent, et les mesures les plus violentes suivirent presque immédiatement cette rupture. Le 16 mai 1803, la Grande-Bretagne, en déclarant de fait la guerre à la France et à la Hollande, mit l'embargo sur tous les navires français et hollandais qui se trouvaient dans ses ports et autorisa à courre sus aux bâtiments de ces républiques alliées. Le surlendemain, 18 mai, le vaisseau anglais *le Victory* et la frégate de la même nation *la Doris* surprenaient l'un la frégate française *l'Embuscade*, capitaine Fradin, l'autre le lougre *l'Affronteur*, et en faisaient leurs proies. Quelques jours après, une division de vaisseaux de ligne tombait à l'improviste sur la frégate de la République *la Franchise*, commandée par l'officier Jurien, et s'en emparait de même.

Bonaparte répondit aux premiers actes, dès le 22 mai, par un arrêté prescrivant aux bâtiments français de faire la course contre ceux des ennemis et en ordonnant l'arrestation de tous les Anglais présents sur le territoire de la République. Presque aussitôt, sans prendre souci de la neutralité de la Prusse qui se trouvait entre la France et les États allemands de la famille régnante d'Angleterre, il fit envahir le royaume de Hanovre. Le projet d'une invasion autrement importante, celle de la Grande-Bretagne elle-même, fut repris immédiatement avec vigueur. La France entière et les nations placées sous sa dépendance, tels que la Hollande, et l'Italie récemment érigée en république sous la présidence de Bonaparte, furent convoquées, jusque dans leurs individualités en quelque sorte, à prendre part à ce projet.

Le patriotisme français renouvela dans cette occurrence ce qui avait été vu sous Louis XV, après les grands désastres maritimes de 1759 à 1763 : plusieurs villes et départements de France, comme à cette époque les États des provinces et certaines cités importantes,

firent hommage au gouvernement de bâtiments de guerre ou de fonds nécessaires à en construire. Le département du Loiret prit, dit-on, l'initiative, en s'imposant volontairement d'une somme de trois cent mille francs pour la construction et l'armement d'une frégate de 30 canons. Les villes de Paris, Marseille, Lyon et Bordeaux suivirent de près, en votant, la première un vaisseau de 120; la seconde, un de 74; la troisième, un de 100; et la dernière, un de 80, quoique le département tout entier du Rhône eût fait déjà un don égal au huitième de ses contributions, et que celui de la Gironde se fût en outre imposé d'une somme de seize cent mille francs, applicable aux constructions navales; le département du Nord et la ville de Lille, son chef-lieu, firent don de sommes considérables; celui de la Côte-d'Or offrit les fonds nécessaires à la fonte de cent pièces de canon de gros calibre; celui du Lot-et-Garonne vota des centimes additionnels destinés à l'acquisition de toiles propres à la voilure. En général, chaque département s'imposa, depuis deux cent mille francs au moins jusqu'à un million, pour venir en aide à la marine. Le pâle sénat, placé déjà sous l'œil attentif d'un maître exigeant, secoua un peu l'égoïsme et l'avarice connus de chacun de ses membres, pour déposer, comme un hommage lige, aux pieds du premier consul, la somme nécessaire à la construction d'un vaisseau de 120 canons, somme à prendre sur sa dotation, mais non, bien entendu, sur les fortunes privées des sénateurs; de ce côté d'ailleurs ce n'était point acte de patriotisme, mais acte de servitude. Le rêve fallacieux d'une invasion de l'Angleterre au moyen des petits bateaux plats des époques d'impuissance navale, et le désir de flatter le premier consul dans ses projets, même les plus problématiques et malheureux, inspirèrent aux villes de Coutances, Bernay, Louviers, Valogne, Foix, Verdun et Moissac d'offrir des embarcations à fond plat pour en augmenter la fameuse flottille. De grandes maisons commerciales, au nombre desquelles la maison Barillon, des receveurs généraux des finances, apportèrent aussi leur hommage de bateaux plats. La nouvelle république d'Italie, de laquelle Bonaparte devait être bientôt le bourreau comme de celle de son pays, cette Italie, dont il entraînerait plus tard la dernière ombre de nationalité, ombre bien douteuse pourtant grâce à son égoïsme, dans sa propre perte, consacra, de son

côté, une somme de quatre millions de livres milanaises à la construction de deux frégates, qui seraient appelées *le Président* et *la République italienne*, et de douze chaloupes canonnières, qui porteraient les noms des douze départements italiens.

Pendant ce temps, des ordres étaient donnés pour qu'on portât au delà du chiffre de deux mille le nombre des bateaux plats déjà faits ou en construction, pour que l'on fît fondre trois mille bouches à feu de gros calibre destinées à les armer, pour que des escadres de vaisseaux fussent mises en armement dans les grands ports de guerre et que celles qui avaient été envoyées en Amérique, revinssent en toute hâte. Avant même que la guerre maritime eût recommencé, comme elle n'avait pas un seul jour cessé d'être imminente, non-seulement les chantiers de Toulon, Rochefort, Brest et Lorient avaient été tenus dans la plus grande activité; mais encore ceux de Marseille, de Bordeaux, de Nantes, de Saint-Malo, de Flessingue, d'Anvers, de Gênes avaient été mis en demeure de fournir des vaisseaux de ligne à bref délai; ce que tous n'accomplirent pas, il est vrai, particulièrement Marseille, Bordeaux, Nantes et Saint-Malo, par suite des événements. A La Rochelle, on en radoubait et on en armait. Bonaparte calculait que, dans quelques mois, il pourrait disposer de cinquante vaisseaux, qui s'élèveraient peu de temps après à plus de soixante, bientôt même à cent, chose possible matériellement, mais pour l'utilité de laquelle il ne réfléchissait pas assez que les équipages manqueraient, et qu'il n'aurait que le corps sans l'âme. Deux arrêtés, rendus au mois de mai 1803, organisèrent le personnel de l'artillerie de marine en quatre régiments, divisés en douze bataillons, chacun desquels bataillons subdivisé lui-même en six compagnies de deux cents hommes au complet de guerre; le tout indépendamment de quatre compagnies d'ouvriers, de cent cinquante hommes chacune, réparties dans les ports.

L'Angleterre ne s'était point laissé devancer. Aux fantastiques projets de Bonaparte, en ce qui concernait l'invasion par la flottille, elle pouvait opposer, dès à présent, cent vingt-six vaisseaux de ligne avec cent soixante mille matelots exercés, ayant, pour les diriger, des officiers, des amiraux surtout extrêmement habiles relativement à ceux, moins quelques rares

exceptions, que la France avait à leur opposer depuis sa révolution. Pendant que les escadres de la République abandonnaient, pour servir les nouveaux plans de Bonaparte, la mer des Antilles, l'Angleterre y envoyait des forces suffisantes pour bloquer, prendre ou tenir en échec les colonies délaissées par le gouvernement français, en même temps qu'elle allait entreprendre, avec de nombreuses et imposantes escadres, le blocus des principaux ports de la France elle-même.

En effet, le mois de mai 1803 n'était pas encore écoulé que déjà soixante vaisseaux de ligne et nombre de frégates, corvettes et brigs d'Angleterre surveillaient les côtes de France, d'Italie et de Hollande. Nelson croisait dans la Méditerranée, Keith dans la Manche, Cornwallis bloquait Brest et Collingwood, détaché de l'escadre de celui-ci, avec une division, resserrait le golfe de Gascogne. Au nombre des premiers bâtiments français qui tombèrent au pouvoir des croisières ennemies furent le brig *le Vertueux*, capitaine Montfort, la corvette *la Bacchante*, capitaine Kerimel, et la corvette *la Mignonne*, capitaine Bargeau; celle-ci, qui était à peine de 20 canons, avait eu le courage, avant de se rendre, de riposter longtemps au vaisseau de ligne *le Goliath*. La frégate *la Créole*, de 40 canons, capitaine Massard, ne baissa pavillon que sous le feu de deux vaisseaux de 74 canons chaque. Vers le même temps, la frégate anglaise *la Minerve* étant échouée en rade de Cherbourg, des chaloupes canonnières françaises, jouissant alors de tout leur avantage, purent s'en approcher, l'abîmer de leur feu et définitivement l'enlever.

Les Anglais avaient si peu cru à la durée, à la réalité de la paix d'Amiens, que partout, en Amérique et jusque dans la mer des Indes, ils se trouvèrent prêts à la guerre. Si lointains que fussent les parages, des engagements partiels y avaient lieu, avant même que l'on pût soupçonner qu'on y eût appris le renouvellement des hostilités en Europe.

Le 27 juin 1803, la frégate *la Poursuivante*, de 34 canons, capitaine Willaumez, partit des Cayes de Saint-Domingue, et, le 29 au matin, lorsqu'elle était à trois lieues de terre, entre la Plate-Forme et le Cap-à-Fou, dans les parages du Môle-Saint-Nicolas, sa vigie signala un convoi anglais de cinquante voiles, avec son escorte. Willaumez ignorait que la guerre eût été de

nouveau déclarée; néanmoins, sachant à quelle nation, peu scrupuleuse en fait d'agressions maritimes, il pouvait avoir affaire, et voyant que plusieurs bâtiments de l'escorte s'étaient déjà détachés avec le dessein de lui donner la chasse, il manœuvra pour chercher à éviter d'être atteint, et en même temps prit ses mesures pour se défendre dans le cas où il serait joint. Cette précaution était bonne : car, à huit heures, un des bâtiments anglais, très-fin voilier, *l'Hercule*, de 74 canons, en arrivant à portée de tirer sur la frégate française, hissa pavillon britannique et l'assura d'un coup de canon à boulet. Vainement Willaumez qui avait, de son côté, hissé le pavillon national, ordonna-t-il de passer en retraite les canons de *la Poursuivante; l'Hercule* eut bientôt cette frégate par son travers, sans que Willaumez, préoccupé de l'idée de conserver sa route et d'éviter deux autres vaisseaux ennemis qui menaçaient aussi de l'atteindre, pût, en ce moment, prendre une position moins désavantageuse vis-à-vis de son adversaire. Dans cette extrémité, et quoique sa frégate, armée, sur le pied de paix, de 22 canons de vingt-quatre livres de balles et de 12 canons de huit, n'eût de poudre que pour vingt-cinq coups par pièce et ne comptât que cent cinquante hommes d'équipage, dont trente nègres, il prit l'audacieuse résolution d'engager le premier un combat qu'il ne pouvait plus éviter avec *l'Hercule*, dont les fortes murailles, les nombreux et gros canons, l'équipage quatre fois supérieur au sien en quantité, semblaient se rire de sa témérité. A la faible bordée de *la Poursuivante*, qui fut suivie de plusieurs autres, mais avec un ménagement forcé en raison de la pénurie des munitions, *l'Hercule* répondit par des bordées précipitées et bien nourries, menaçant de couler bas la frégate si elle ne se rendait pas immédiatement. Mais Willaumez, obligé de compter et de mesurer tous ses coups, n'en obtenait que des résultats plus certains; après deux heures de combat, *l'Hercule* se trouvait déjà plus désemparé que *la Poursuivante*. Néanmoins, à la longue, cette frégate aurait sans doute été accablée, d'autres vaisseaux anglais pouvant venir se joindre à *l'Hercule*, si la brise, en tombant tout à coup, n'eût placé, des deux parts, les combattants sous l'influence des risées venant de terre. Aussitôt Willaumez tire parti de cet heureux changement; son équipage n'étant pas

assez nombreux pour qu'on soit à la fois aux pièces d'artillerie et à la manœuvre, il fait entièrement cesser le feu de sa frégate et emploie tous ses hommes à l'évolution. Celle-ci est aussi promptement qu'habilement faite : *la Poursuivante* non-seulement est dégagée du travers de *l'Hercule*, mais se trouve en position de lâcher sa bordée dans la poupe de ce vaisseau. Cette fois, Willaumez ne ménage pas sa poudre ; une foudroyante décharge de *la Poursuivante* fait un ravage horrible sur *l'Hercule* qui, placé entre la crainte d'être complétement désemparé par une nouvelle bordée et celle d'échouer à la côte dont il était proche, ayant de plus perdu son capitaine et nombre d'hommes, emploie ses dernières manœuvres à prendre le large, et fuit, lui vaisseau de 74 canons, devant la frégate française de 34 canons, fort inférieurs en calibre. *La Poursuivante* put alors entrer en toute sécurité dans la baie du Môle, où elle fut acclamée par la garnison, le général Lapoype en tête, et saluée par toute l'artillerie des remparts.

Une division française, composée de deux vaisseaux et d'une frégate, *le Duquesne*, capitaine Quérangal, *le Duguay-Trouin*, capitaine Touffet, et *la Guerrière*, capitaine Baudouin, fut moins heureuse, le mois suivant, dans les parages de Saint-Domingue. Attaquée, le 24 juillet 1803, par une division anglaise de quatre vaisseaux, elle eut la douleur de perdre *le Duquesne*, qui tomba au pouvoir de l'ennemi, dans cet engagement disproportionné. L'autre vaisseau, *le Duguay-Trouin*, avec son brave capitaine Touffet, et *la Guerrière*, eurent encore à soutenir une affaire contre des forces supérieures, et s'en tirèrent à leur honneur.

Les colonies françaises avaient été attaquées par l'Angleterre dès le premier signal des hostilités. L'île de Sainte-Lucie, surprise le 22 juin 1803, fut enlevée d'assaut par l'ennemi, malgré les valeureux efforts du général Noguès, à qui les maladies n'avaient laissé qu'une poignée de soldats. Dans le même mois, l'île de Tabago, où commandait le général César Berthier, tomba également au pouvoir des Anglais.

A Saint-Domingue, les Anglais étaient venus prêter leur aide aux nègres insurgés, en bloquant par mer les malheureux débris de l'armée de Rochambeau sur les deux ou trois points qui leur restaient encore. Rochambeau, pressé dans le Cap, avec deux mille hommes, par l'armée du farouche Dessalines, trouva dans

l'escadre de blocus un ennemi plus impitoyable encore que le général des nègres. Dans le choix de deux capitulations auquel il était réduit, il sembla d'abord préférer celle qu'offrait Dessalines, et plaça son espoir dans un ouragan pour passer en Europe, sur des bâtiments français, à travers les vaisseaux anglais. Mais l'ouragan désiré ne se leva point; Dessalines profita de l'expiration d'une trêve qu'il avait accordée, pour menacer les navires de rembarquement d'une entière destruction avec ses boulets rouges, et Rochambeau n'eut plus d'autre ressource pour les ravir à l'incendie, avec les hommes qu'ils portaient, que de les placer sous la protection du pavillon britannique en les faisant déclarer anglais. Le 28 novembre 1803, le Cap fut complétement évacué, et sa garnison française devint prisonnière de l'escadre de la Grande-Bretagne. Quant aux navires ainsi abandonnés à l'ennemi, sans possibilité de combat, ils étaient peu nombreux, Bonaparte ayant déjà rappelé en Europe, pour son expédition projetée contre l'Angleterre, la plupart des bâtiments de guerre précédemment envoyés à Saint-Domingue, avec les amiraux qui les commandaient.

Le général de Noailles tint encore jusqu'au mois de décembre dans le Môle-Saint-Nicolas, d'où il repoussa cent fois les assauts des nègres, et riposta pendant plusieurs mois à l'artillerie des vaisseaux anglais. A un parlementaire britannique qui le somme de capituler, il répond : « Qu'un général français ne peut se rendre sans honte tant qu'il a des vivres, des munitions et des hommes dévoués. » Mais il entreprend audacieusement de se jeter, avec sa petite garnison et une partie des habitants de la ville, sur des navires qui se trouvent dans le port, de tromper la surveillance de l'escadre de blocus, et de voguer quelque temps de conserve, à la faveur de la nuit, avec un convoi ennemi. Son plan réussit; il se détache du convoi à un moment opportun, et atteint bientôt l'île de Cuba, avec tous ses navires. Peu après, ayant repris la mer avec un seul brig, *le Courrier*, pour aller se joindre au général Lavalette qui était à la Havane, il livra un combat à l'abordage à la corvette anglaise *le Hasard* qui était à sa recherche et l'enleva à la baïonnette; mais, criblé de blessures, il ne survécut qu'un moment à son triomphe. La partie française de l'île de Saint-Domingue était perdue sans re-

tour. Dessalines se fit couronner empereur d'Haïti, sous le nom de Jacques Ier.

La partie espagnole ne succomba pas aussi promptement, par des causes qu'il est besoin d'expliquer. De ce côté, les rivalités avaient été de tout temps moins vives, les haines moins profondes entre les trois classes des blancs, des nègres et des mulâtres. Les Espagnols, qui s'étaient montrés féroces jusqu'à l'extermination à l'égard des races indiennes, mus plus tard par leur intérêt et le besoin de conserver des bras pour servir leur luxe et leur oisiveté, plus que par un retour à des sentiments humains, avaient su, mieux que les colons français, se faire supporter par leurs nègres. Leur législation coloniale permettait à l'esclave noir de se racheter, de posséder; elle admettait même comme valables devant l'état civil et devant la religion les mariages entre les maîtres et les esclaves; d'où il était résulté un commencement de fusion de races et d'intérêts favorables à la conservation des héritiers des premiers colons castillans. Mais ce n'eût été là qu'une digue contestable et en tout cas insuffisante, s'il ne s'y était joint une cause beaucoup plus vraie, beaucoup plus sensible, à savoir une disproportion infiniment moindre dans la partie espagnole que dans la partie française, entre les maîtres et les esclaves, entre les blancs et les noirs. En effet, tandis que la révolution avait trouvé dans la partie française vingt-sept à vingt-huit mille individus blancs contre quatre cent cinq mille cinq cent soixante nègres-esclaves et vingt-un mille huit cents hommes de couleur, la partie espagnole présentait vingt-cinq mille blancs en face de quinze mille noirs seulement, auxquels on donnait le nom moins blessant d'Africains, et de soixante-treize mille hommes de couleur à qui les blancs ne paraissaient guère contester une sorte d'égalité avec eux. Si les Espagnols, dans leur jalousie de la puissance des Français à Saint-Domingue, n'avaient pas secondé, dès le principe, l'insurrection des nègres en lui fournissant des armes et une sorte de direction stratégique, puis n'avaient pas, comblant d'honneurs Jean-François, Biassou et Macaya, appelé, enrôlé à leur service les insurgés de la partie française dans l'espoir peut-être de devenir maîtres de celle-ci; enfin si, au lieu de leur livrer, en ne les couvrant d'aucune défense sérieuse, les colons français qui avaient cherché un refuge dans

la contrée dépendant de la ville de Santo-Domingo, ils s'étaient au contraire joints à ceux-ci pour atténuer les effets de la vengeance des nègres, il est présumable que cette contrée fût restée entièrement libre du joug des noirs et l'asile assuré d'où les blancs auraient pu, à quelque jour opportun, ressaisir sinon leur omnipotence, du moins une influence respectée sur l'île entière. Quand les Espagnols s'aperçurent de leur erreur, le temps était passé de la réparer. Ils s'estimèrent alors trop heureux d'échapper à la domination des nègres de la partie française, en secondant quelque temps, le général Ferrand qui gouvernait avec talent et tenait avec honneur pour la France dans Santo-Domingo. Dessalines, à la tête de vingt-deux mille nègres, étant venu porter la dévastation, l'incendie et le carnage jusqu'aux portes de cette ville, Ferrand, avec une poignée de Français assistés d'un certain nombre d'Espagnols-dominicains, vint à bout de l'obliger à la retraite. Le brave et habile gouverneur de Santo-Domingo, pendant six années où les Espagnols de l'île ne se déclarèrent pas ouvertement contre la France et lui, non-seulement tint en échec toute la partie tombée sous le joug des nègres, mais encore imprima à la partie qu'il défendait contre ceux-ci, un ordre, un progrès, une prospérité qu'elle n'avait jamais connu du temps de ses gouverneurs castillans.

Vers le temps où la France perdait définitivement la partie française de Saint-Domingue, le contre-amiral Linois, parti de Brest le 6 mars 1803, avant le renouvellement de la guerre, avec le vaisseau *le Marengo*, de 74 canons, capitaine de pavillon Vrignaud, les frégates *la Belle-Poule*, *la Sémillante* et *l'Atalante*, capitaines Bruilhac, Gaudin-Bauchêne et Motard, et deux transports, avait mission d'aller reprendre possession de Pondichéry et autres établissements français du continent de l'Inde, en vertu du traité d'Amiens, et de déposer à l'île de France le général de division Decaen, qui allait être nommé capitaine général de cette colonie et de tous les établissements à l'est du cap de Bonne-Espérance, le général de division Vandermaësen, le préfet colonial Léger, l'état-major français de l'Inde, et douze cents hommes de troupes, dont quatre cents devaient être déposés sur le continent de l'Inde. Ces forces navales se montrèrent d'abord, le 11 juillet, devant Pondichéry, où elles furent bien surprises de

trouver le pavillon britannique encore flottant, malgré les conventions du traité d'Amiens. La frégate *la Belle-Poule*, capitaine Bruilhac, quelque temps détachée pour aller porter les paquets du général Decaen à Madras, fut d'autant plus inquiète, en venant pour rejoindre sa division, de ne plus la trouver au mouillage de Pondichéry, qu'elle aperçut plusieurs vaisseaux de guerre anglais qui paraissaient lui donner la chasse. Elle fit voile en toute hâte pour l'île de France, où, en arrivant le 17 août 1803, elle donna quelque alarme sur la division Linois et sur les intentions des Anglais. Heureusement que le soir du même jour, *le Marengo*, *la Sémillante* et *l'Atalante*, avec la corvette *le Bélier*, qui s'était ralliée au pavillon amiral, arrivèrent à leur tour au mouillage de l'île de France. Le capitaine général Decaen, qui connaissait en détail la conduite hostile ou équivoque tenue par les colons et l'assemblée coloniale vis-à-vis des envoyés de la métropole depuis la révolution, en débarquant l'épée à la main, avec huit cents soldats en armes, donna tout de suite à comprendre à ceux qui auraient quelque reste de velléité de se montrer insoumis aux lois du gouvernement français, qu'il serait encore plus prompt à les réprimer qu'eux à organiser des soulèvements. En peu de jours, il se fit remettre les caisses, les archives, les clefs de tous les lieux qu'occupaient naguère l'assemblée coloniale et les autres corps civils et judiciaires qui s'étaient illégalement constitués; l'assemblée et ces divers corps s'évanouirent en un clin d'œil. Decaen nomma un commissaire de justice, et rétablit les tribunaux sur le pied de 1789, en conséquence d'arrêtés du gouvernement, en date des 2 février et 24 mars 1803, qui devaient servir de base à la nouvelle constitution coloniale. Le général Magalon, taxé par Decaen de ne s'être pas montré assez ferme, fut néanmoins envoyé à l'île de la Réunion en qualité de lieutenant du capitaine général. Le général Vandermaësen se vit investi du commandement des troupes, le général des Bruslys de celui de l'artillerie, et le colonel du génie de Richemont de la direction des fortifications. La corvette *le Berceau*, de 22 canons, commandée par l'officier Halgan, en apportant le 25 septembre 1803, à l'île de France, l'assurance du renouvellement de la guerre avec l'Angleterre, redoubla encore, s'il était possible, la fermeté du capitaine général à

l'égard de l'intérieur de la colonie, et son activité militaire pour garantir celle-ci contre les projets de l'ennemi. Du reste, la contrainte qui régna d'abord entre lui et les colons devait être de courte durée; Decaen, après avoir reconnu qu'ils étaient plus maniables qu'on ne les lui avait dépeints, et que leur état d'anarchie avait eu pour principales causes l'incohérence, la confusion des lois et des ordres venant de la métropole pendant la révolution, l'insuffisance, la contradiction des chefs qu'on avait voulu leur imposer, mais qui ne s'étaient pas suffisamment imposés par eux-mêmes et par un plan de conduite à la fois ferme et loyal, échangea bientôt avec les habitants de l'île de France des sentiments de confiance et d'estime qui devaient faire, pendant huit ans, la sûreté, la gloire et la prospérité de la colonie.

Il est bien malheureux que cette confiance réciproque qui s'établit entre le capitaine général et les colons, n'ait pas aussi régné entre le capitaine général et le contre-amiral Linois, qui était investi directement par le gouvernement métropolitain du titre et des fonctions de commandant général des forces navales françaises dans les mers à l'est du cap de Bonne-Espérance, titre et fonctions qui pouvaient constituer une sorte de rivalité entre l'amiral et le capitaine général. De part et d'autre, peut-être, on tint avec trop de rigueur à ses droits et priviléges. Mais il est certain que les premiers torts vinrent du côté du général Decaen, caractère peu enclin à la concession, intraitable sur tout ce qu'il croyait être les pouvoirs de sa charge, et très-disposé à étendre ces mêmes pouvoirs au delà de leurs limites naturelles. D'autre part, la nouvelle position donnée à un général de division aussi éminent que l'était déjà Decaen, pouvait ressembler à un exil. Beaucoup de personnes pensèrent que Bonaparte avait éloigné en lui un ancien ami de son rival, du général Moreau; Decaen qui, en raison de ses antécédents, se trouvait à l'étroit dans le nouveau poste qu'on lui avait assigné, montrait en toute circonstance l'ambition de l'agrandir, d'en augmenter l'importance, d'en faire une sorte de souveraineté, n'excluant pas la suzeraineté d'une métropole trop éloignée, trop occupée autour d'elle-même pour le gêner dans son action, pourvu que celle-ci fût glorieuse à la mère-patrie. Bonaparte laissait volontiers cette fiche de consolation à un brave et habile général, dont les anciennes relations avaient pu lui

porter quelque ombrage. Un peu plus tard, lorsque Decaen se fut rangé parmi ses plus grands zélateurs, et lui eut fait oublier l'ami de Moreau pour l'admirateur passionné de Napoléon, d'autres motifs, parmi lesquels le besoin de n'entraver en quoi que ce soit la défense du boulevard de la France dans la mer des Indes, et l'utilité de laisser dans cette mer un homme dont la prodigieuse activité inquiétait l'Angleterre, en le montrant toujours prêt à s'élancer sur le continent de l'Inde, purent engager Bonaparte à ne rien diminuer du pouvoir presque absolu que Decaen s'était attribué. Quant au contre-amiral Linois, il se tenait rigoureusement dans la limite de ses pouvoirs à la mer, mais il n'en cédait pas un pouce. Homme essentiellement esclave du devoir, il lui manqua quelquefois de savoir l'être des circonstances. Moins l'étendue du théâtre, et aussi, il faut le reconnaître, celle du génie des deux hommes, la mésintelligence du capitaine général Decaen et celle du contre-amiral Linois eut quelque analogie avec celle, si fatale à la grandeur coloniale de la France, qui avait régné, dans le siècle précédent, entre Dupleix et La Bourdonnais. La hauteur même du général Decaen avait une certaine ressemblance avec celle de Dupleix; la modestie, accompagnée de fermeté à maintenir ce qu'il croyait être son droit strict, du contre-amiral Linois, n'était pas non plus exempte de rapport avec la conduite tenue par La Bourdonnais vis-à-vis de l'altier gouverneur de Pondichéry. Dans tous les cas, aux deux époques, ce fut une chose bien regrettable pour le pays, que de tels hommes, dont les communs efforts auraient pu produire de si grands résultats, ne se soient pas mieux entendus.

Dans le principe, Decaen et Linois concertèrent ensemble l'attaque et l'enlèvement d'un riche convoi anglais qui, d'après des renseignements obtenus, devait bientôt faire voile de Canton, sous une escorte qui, disait-on, serait peu forte. La division Linois appareilla, le 10 octobre 1803, de l'île de France, dans le dessein de l'attendre au passage; mais, comme il devait encore s'écouler quelques semaines avant qu'il se dirigeât vers le détroit de la Sonde, Linois résolut d'utiliser son temps en se portant sur l'établissement anglais de Bencoolo à l'île de Sumatra, où le 2 décembre 1803, il incendia trois riches entrepôts, brûla aussi trois vaisseaux de la Compagnie, en prit deux, et fit éprouver au commerce des

ennemis une perte de plus de quinze millions. Vers le même temps, Linois déposait à Batavia, en l'île de Java, un bataillon et des officiers du génie et d'artillerie français, pour la défense de cette magnifique colonie hollandaise, qu'un habile gouverneur, le maréchal Dandels, allait élever, malgré la guerre avec l'Angleterre, à un degré de puissance et de splendeur capable de rendre jaloux les plus beaux États de l'Europe.

Sur les entrefaites, Linois, informé que le convoi anglais de la Chine était parti de Canton, se disposa à l'intercepter. Le 11 février 1804, comme il était mouillé près de Poolo-Aor, avec son vaisseau *le Marengo*, ce convoi lui fut signalé; aussitôt il rallia sa petite division, et, à l'approche de la nuit, manœuvra pour prendre le vent à l'ennemi, qui restait en panne, ses feux allumés. Le lendemain, au point du jour, Linois compta vingt-sept voiles anglaises, au lieu d'un moins grand nombre qu'on lui avait annoncées. C'étaient en général des vaisseaux de la Compagnie des Indes, de douze à quinze cents tonneaux et plus, percés à quatorze et quinze sabords à la batterie basse, et quinze à seize à la seconde, pouvant monter soixante à soixante-dix bouches à feu. Il est constant qu'ils portaient au moins six cents canons de plus que la division française, et, en outre, Linois, d'après les avis multipliés qu'il avait reçus, était fondé à croire que parmi les bâtiments anglais se trouvait une escorte d'au moins trois vaisseaux de ligne, tandis qu'il n'avait alors, lui, qu'un vaisseau de 74 canons, deux frégates, *la Belle-Poule*, de 44, capitaine Bruilhac, et *la Sémillante*, de 36, capitaine Motard, une corvette, *le Berceau*, de 22, capitaine Halgan, et le brig hollandais *l'Aventurier*, de 18. Néanmoins, il se dirigea à toutes voiles sur le convoi, qui se tenait rangé sur deux lignes, l'une paraissant destinée à protéger l'autre. *Le Marengo* tira les premiers coups, auxquels répondirent le vaisseau-commodore *le Royal-Georges*, *le Gange* et *l'Earl-Lamden*. Mais une partie des vaisseaux anglais ayant manœuvré pour couper la division française par derrière, tandis que les autres se couvraient de voiles et laissaient arriver comme pour envelopper cette petite division, Linois profita de l'espèce de fumée qui l'enveloppait pour s'éloigner d'un ennemi dont l'énorme supériorité lui semblait démontrée.

Le capitaine général Decaen tira immédiatement parti de cette affaire, qu'il présenta sous le jour le plus défavorable, pour laisser éclater toute sa mésintelligence avec le contre-amiral Linois. Il adressa et fit adresser au ministre de la marine des rapports pleins de malveillance sur la conduite de celui-ci. Le ministre de l'intérieur Nompère de Champagny s'en fit le trop facile écho jusque dans le sein des assemblées délibérantes. Ils obscurcirent un moment la gloire du vainqueur d'Algésiras. Bonaparte lui-même écouta les calomnies, sans se souvenir des succès, sans se faire présenter les pièces contradictoires, et ce ne fut que plus tard qu'il rendit à Linois une partie de la justice qu'il méritait, en le revêtant des titres honorifiques qu'il n'avait pas sollicités. Du reste, au sujet de l'affaire de Poolo-Aor, l'historien anglais le plus brutalement insolent vis-à-vis des marins français en général et de Linois en particulier, auquel il ne peut pardonner sa victoire d'Algésiras, le capitaine de vaisseau Brenton, même en voulant insulter à cet amiral, ne peut s'empêcher de convenir de la supériorité matérielle de ses compatriotes dans l'occasion. « Le comte Mathieu-Dumas, dit-il, prétend que Linois fut trompé par l'apparence des bâtiments, qu'il prit pour des vaisseaux de guerre, et par le pavillon à queue bleue que portaient les trois plus grands. Mais quand le comte Dumas entendit-il jamais parler de dix-sept vaisseaux anglais (il y en avait vingt-sept, selon Linois) évitant l'attaque d'un vaisseau français de 80 canons (*le Marengo* n'était que de 74 canons) et de deux frégates ? » Cet aveu, tout insultant qu'il veuille être dans la forme, vient certainement à la décharge de Linois de qui d'ailleurs, comme on le verra bientôt, la campagne n'était pas finie.

Dans le même temps à peu près où Linois portait sa croisière dans les parages des îles de la Sonde, le célèbre navigateur anglais Mathen Flinders, que l'expédition de Nicolas Baudin avait rencontré sur les côtes de l'Australie, venait, avec confiance, ignorant le renouvellement des hostilités, demander des secours à l'île de France, pour sa petite goëlette *le Cumberland*, qu'il montait après avoir perdu, dans son voyage de découvertes, sa corvette *l'Investigator*. Le capitaine général Decaen, comme pour venger l'arrestation de la corvette *le Naturaliste* faite naguère par les Anglais, retint la goëlette *le Cumberland* et son savant capi-

taine à l'île de France; mais cet acte, contraire aux belles traditions de la marine de Louis XVI qui n'arrêtait jamais les savants, ni les explorateurs, dont les découvertes pouvaient être utiles au monde entier, était d'autant moins excusable, que le gouvernement britannique avait fait relâcher la corvette *le Naturaliste* presque aussitôt qu'elle avait été prise. L'infortuné capitaine Flinders devait rester prisonnier à l'île de France jusqu'à l'année 1810.

Les Anglais s'étaient emparés de l'île de Gorée, sur la côte d'Afrique; un hardi coup de main du lieutenant de vaisseau Mahé la rendit aux Français, le 18 janvier 1804, mais pour peu de temps; car le 8 mars suivant elle retombait au pouvoir des ennemis.

Une tentative que ceux-ci firent, vers la fin de février de la même année, contre l'île de Curaçao, échoua devant le courage de la petite garçow franco-batave qui défendait cette Antille hollandaise. Mais les Anglais furent plus heureux à la Guyane hollandaise, où ils s'emparèrent, dans les premiers jours de mai 1804, de la riche colonie de Surinam.

Cependant, Bonaparte avait l'esprit plus obsédé que jamais par la pensée de son gigantesque projet de descente en Angleterre, au moyen des *coques de noix*. Il paraît qu'il les trouvait suffisantes, *son étoile* aidant, étoile du fataliste qui devait le conduire à Sainte-Hélène, pour faire passer la Manche à une grande armée continentale, même sans le secours des escadres de gros vaisseaux; et que ce ne fut qu'après avoir été assailli par des opinions contraires à la sienne à cet égard, qu'il ordonna des dispositions pour faire couvrir la traversée des bateaux plats et de ses troupes, par la présence d'une flotte de vaisseaux de ligne dans la Manche.

Justement à cette époque, mais comme pour mieux faire ressortir l'absence totale d'idées saines, de toute initiative de perception sur les choses de la marine dans ce grand capitaine de terre, vint s'offrir à lui le prodige du siècle, l'application de la vapeur à la locomotion par mer et par terre.

La puissance de la vapeur n'avait pas été complétement ignorée des anciens, mais, aucun d'eux n'avait paru songer à en faire un moteur sérieux et utile. Quoique des nations jalouses d'enlever l'honneur de cette découverte à la France aient pu es-

sayer d'accréditer le contraire dans ces derniers temps, il est constant que le Dieppois Salomon de Caus, fut, vers l'année 1615, époque où il publia un ouvrage ayant pour titre *La raison des forces mouvantes*, le promoteur de l'idée d'imprimer une grande puissance de mouvement au moyen d'un appareil, d'une chaudière en cuivre ou en fer, d'une grande capacité, solide et hermétiquement close, ayant à sa partie inférieure un robinet armé d'un tuyau susceptible de s'élever à telle hauteur que l'on voudrait, et sous laquelle chaudière, aux deux tiers remplie d'eau, on entretiendrait un feu très-vif. A mesure que l'eau s'échauffera, disait Salomon de Caus, la vapeur s'accumulera dans le tiers de la chaudière non occupé par le liquide. Cette vapeur, ne trouvant aucune issue, exercera une pression également considérable sur les parois de la chaudière et sur le liquide; et si à ce moment on ouvre le robinet du tuyau ascensionnel, le liquide y sera refoulé avec une force égale à la pression de la vapeur, pression qui n'aura d'autres limites que la résistance des parois de l'appareil. Salomon de Caus, après avoir été rebuté par sa patrie, avoir vainement colporté sa merveilleuse découverte d'Allemagne en Angleterre, revint en France où on le fit enfermer dans une maison d'aliénés et où il dut finir en effet par devenir fou au milieu des malheureux parmi lesquels on l'avait jeté. C'était sous le règne de Louis XIII que se passait ce grand attentat au génie de l'invention. Un riche seigneur anglais, le marquis de Worcester, essaya de s'approprier, à cette époque, la découverte de Salomon de Caus. En 1690, un Français encore, Denis Papin, natif de Blois, ayant trouvé les deux pièces constitutives de la machine à vapeur moderne, le corps de la pompe et le piston, ayant imaginé la soupape de sûreté encore en usage aujourd'hui, enfin résolu le problème qui consistait à substituer une atmosphère de vapeur d'eau à l'atmosphère ordinaire, et à faire facilement et instantanément le vide sous son piston, exécuta le modèle d'une machine atmosphérique à condensation. Comprenant toute la grandeur de son invention, il consigna, en 1695, dans ses Mémoires, qu'elle était susceptible de s'appliquer à la navigation, de faire marcher les vaisseaux contre vent et marée, et de remplacer les anciens moteurs mécaniques en général. Victime de la révocation de l'édit de Nantes, en

sa qualité de protestant, il fut obligé de fuir les persécutions à l'étranger. Il devait se passer plus d'un siècle avant qu'on appréciât toute l'étendue du génie de ce grand homme, méconnu par ses contemporains. En 1698, le capitaine anglais Savery construisit, sur les principes et les plans de Salomon de Caus, une machine hydraulique mue par la vapeur, qu'il avait d'abord eu le dessein d'appliquer à l'épuisement des mines, mais qui ne fut employée qu'à élever et à distribuer de l'eau dans des habitations d'agrément et de luxe. En 1705, deux travailleurs, le vitrier Newcomen et le quincailler Cawley, Anglais, auxquels s'associa bientôt leur compatriote le capitaine Savery, exécutèrent, en la modifiant avec avantage, la grande invention de Denis Papin. Au lieu de se borner, comme cet inventeur, à obtenir la vapeur dans le cylindre même, ils la créèrent dans une chaudière séparée, mise en communication avec celui-ci; le hasard, venant en aide à leurs efforts, ils découvrirent le moyen de conduire la vapeur dans l'intérieur du cylindre, par l'effet d'un jet d'eau froide. En 1710, un enfant, Henri Potter, leur apprenti, chargé d'ouvrir et de fermer continuellement les deux robinets destinés à introduire dans le cylindre, tantôt la vapeur, tantôt le jet d'eau froide, imagina, pour trouver le temps d'aller jouer, de se faire remplacer à ces robinets par l'ajustement en balancier de deux ficelles, auxquelles ses maîtres, ravis d'un si ingénieux enfantillage, substituèrent à l'instant des tringles de fer qui fonctionnèrent avec plus de précision. Jonathan Hull, nourri de la lecture de Denis Papin, publia, en 1736, la description d'un bateau à vapeur, tel qu'il pourrait être construit. Le 19 janvier de cette même année, naissait à Greenock, en Écosse, James Watt, qui devait renouveler, en les perfectionnant, en les transformant, les découvertes de Papin, les appareils de Newcomen, Cawley et Savery. Il pesa, mesura la vapeur, calcula combien une quantité d'eau vaporisée occupe d'espace à telle et telle température, quel volume de vapeur on peut obtenir avec un poids donné de charbon. Depuis l'année 1767 à l'année 1819, date de sa mort, il inventa successivement le condenseur, la pompe à air, la détente, la machine à double effet, le parallélogramme articulé. Par lui, les machines à vapeur furent substituées non-seulement aux moulins à eau et à vent pour les farines,

à d'autres moulins à vent, à des manéges des chevaux et à des pompes à bras, pour l'épuisement des mines de charbon de terre, mais encore à l'industrie et à l'activité des bras dans les filatures et les autres fabriques du même genre. Plusieurs Français concouraient dans le même temps au progrès de la science nouvelle : Cugnot, le premier, fit l'application de la machine à vapeur à un véhicule; il essaya à l'Arsenal, en 1769, une voiture à vapeur, qui existe encore au Conservatoire des Arts et Métiers de Paris, mais qu'une fois lancée, son inventeur ne put diriger, ni arrêter à son gré, de sorte qu'elle troua un pan de mur dès son premier élan. Un autre Français, Périer, construisit, en 1778, le premier bateau à vapeur, mais n'eut pas plus de succès avec lui, que Cugnot avec son chariot à vapeur. Charles Dallery, né à Amiens en 1754, fit à son tour, vers 1780, une locomotive à vapeur, qui fonctionnait avec plus de régularité que celle de Cugnot, mais qu'il n'employa en quelque sorte que comme objet de curiosité. Ayant ensuite retiré sa machine à vapeur de la voiture, il l'appliqua à battre l'étain des tuyaux d'orgue qu'il fabriquait. Après Périer, Ficht, en 1786, Muller, en 1791, Stanhope, en 1795, Symington, en 1801, firent quelques essais du même genre. Enfin, en 1802, dans la même année où deux ingénieurs du Cornouailles, Trevithick et Vivian, promenaient sur une route ordinaire une locomotive à haute pression, la dirigeant avec facilité et précision, mais sans pouvoir obtenir une vitesse de plus de six kilomètres à l'heure, ce même Charles Dallery, d'Amiens, dont on vient de parler, génie aussi modeste que fécond, avait déjà imaginé le bateau à vapeur *à hélice* et en quelque sorte à chaudière tubulaire. Le brevet d'invention, encore déposé au Conservatoire des Arts et Métiers de Paris, avec les plans et la description du bateau, lui en fut donné le 29 mars 1803. Dans la conception de Charles Dallery, le corps du navire renfermait, au centre, l'étui d'un mât, la manivelle et le cric à l'aide desquels on hissait le mât; à l'arrière était le générateur ayant six fourneaux et soixante-douze bouilleurs en cuivre; au-dessus, deux cylindres agissaient à volonté sur deux avirons articulés manœuvrant à l'arrière comme les pattes d'un cygne, ou sur un arbre moteur en fer, couché à fond de cale, traversant le navire dans toute sa longueur et en perçant la

poupe et la proue. Sous l'eau, deux hélices ou vis d'Archimède, en cuivre, de six pieds de longueur et autant de diamètre, étaient ajustées aux deux extrémités de cet arbre, celle de l'avant mobile et faisant fonction de gouvernail, toutes deux tournant avec l'arbre moteur. Le navire se vissait sous l'eau et devait ainsi avancer de six pieds à chaque tour de l'arbre; le nombre de tours que celui-ci pouvait faire par minute était prodigieux. A l'intérieur du navire, on voyait, à l'arrière à fleur d'eau, les deux avirons dont il a été parlé, et que l'on rentrait à volonté dans leurs écubiers, des antennes qui se repliaient aussi, un mât qui pouvait rentrer sur lui-même dans une sorte d'étui comme un télescope, une cheminée donnant cours à la vapeur et susceptible de se coucher en arrière. Charles Dallery, faute de trouver, comme James Watt de riches bailleurs de fonds, comme Newcomen des associés, consacra à la construction de ce navire toutes les économies, montant à trente mille francs, faites par lui dans la profession d'apprêteur d'or, qu'il avait en dernier lieu embrassée. Déjà le corps de ce navire était à flot sous Bercy, à Paris, les appareils nécessaires à sa manœuvre étaient au deux tiers montés, quand l'argent manqua totalement à l'inventeur. Trente mille autres francs auraient pu suffire à l'achèvement de son œuvre; c'était tout juste le prix de revient d'un seul de ces misérables bateaux plats, pour lesquels le premier consul prodiguait alors les finances du pays jusque dans ce même port de Bercy et tout le long des berges de la Seine à Paris jusqu'aux Invalides, où, ô folie immense, quatre-vingt-dix chaloupes canonnières étaient en construction. Charles Dallery s'adressa au ministre Decrès, en développant ses plans et en expliquant leur but et leur fécondité. Il fut éconduit, ou plutôt on ne se donna pas même la peine de l'éconduire. Le ministère de la marine, en France, avait bien autre chose à faire alors que de prêter son concours à une admirable invention, que de participer à la création de la marine à vapeur; inondée comme l'est, comme le sera toujours, tout ministère de projets dont la plupart, il faut en convenir, sont inacceptables, mais dont il faudrait prendre la peine et le temps de distinguer les plans du génie, l'administration de Decrès traitait les uns et les autres avec un égal dédain; ils allaient tous au rebut, sans être même examinés. Toutes

des côtes bien armées et protégées par une puissante marine à voiles. Sans entrer dans cette question, qu'une guerre maritime seule pourra résoudre, de même que celle de savoir de quel poids seront les bâtiments à vapeur, dans les rencontres navales, vis-à-vis des vaisseaux de ligne et des frégates à voiles, il est impossible encore de ne pas admettre qu'instruite des constructions d'un nouveau genre que l'on aurait faites dans les ports de France, l'Angleterre n'eût envoyé bloquer les flottilles à vapeur jusque dans ces ports, comme elle faisait des bateaux plats. Mais enfin, les navires à vapeur eussent déjoué plus facilement les croisières; auraient pu plus aisément se réunir en mer, éviter le combat, et concentrer leurs efforts pour jeter des troupes sur un point donné. Ils n'auraient certainement pas, à leur origine surtout, produit la conquête de la Grande-Bretagne, mais ils auraient vivement harcelé ce royaume; ils l'auraient sans cesse inquiété, et très-présumablement assez préoccupé pour tenir ses flottes, ses troupes, ses trésors éloignés des affaires du continent. Bonaparte, dans tous les cas, pour le compte de son ambition personnelle, dans laquelle, quoi qu'on en ait dit, la France n'entrait que comme moyen, manqua donc de sagacité au sujet de la grande invention qui lui était offerte.

Sans s'occuper de ces rêveries et de ces rêveurs, c'est ainsi qu'il appelait tout ce qu'il ne comprenait pas, il fut tout entier alors à ses bateaux plus ou moins chavirants, dont la plus belle ressource était d'échouer, sans trop de mésaventure, le long des côtes, et le moindre inconvénient de céder à tous les courants. Non content de faire construire de ces bateaux sur les bords de la Gironde, de la Loire, de la Seine, de la Somme, de l'Oise, de l'Escaut, de la Meuse, du Rhin, et jusque sous les yeux des Parisiens, ébahis de voir leur cité redevenir quelque chose au point de vue maritime, comme à l'époque gallo-romaine, Bonaparte fit acheter, depuis Brest jusqu'à Amsterdam, tous les bateaux de petit cabotage, de pêche à la morue ou au hareng; et la même folie qui lui faisait momentanément placer sa fortune sur des bateaux sans consistance, et dépenser en *coques de noix* ce qu'il aurait pu obtenir de plus en bâtiments de haut bord, lui fit porter un coup mortel au commerce maritime et à la pépinière des équipages, en accaparant inutilement le matériel d'où celle-ci tirait

sa vie et sur lequel elle s'entretenait. Plus on examine avec sang-froid les actes de Bonaparte en ce qui concerne la marine, plus on est frappé de son esprit de vertige à cet égard. Des milliers de bras étaient incessamment employés par lui à abattre toutes les forêts du littoral pour les bâteaux plats, et à priver ainsi le matériel de la marine sérieuse de ses moyens d'entretien et de rénovation.

Déjà Bonaparte avait formé six camps sur les bords ou à peu de distance des côtes de l'Océan, à Utrecht, Gand, Saint-Omer, Compiègne, Brest et Bayonne. Un voyage qu'il entreprit, de juin à août 1803, sur les côtes de l'Océan, pour visiter les principaux chantiers de la flottille, devait produire un camp bien autrement célèbre. Ce voyage fut celui d'un guerrier qui aspire ouvertement au trône. Bonaparte se fit suivre par une cour de flatteurs, dont beaucoup avaient été des révolutionnaires exaltés; un légat du pape accompagnait le premier consul, qui avait donné rendez-vous à ses ministres et aux ambassadeurs des puissances dans les principales villes qu'il visiterait, et aux portes desquelles les principaux habitants devaient venir le recevoir comme leur maître. A cette époque de sa fortune politique, Bonaparte disait hautement: la Révolution c'est moi; demain il dirait l'État c'est moi. Triste destinée, il faut en convenir, pour une révolution, d'en être réduite à s'incarner dans un homme qu'elle a produit et qui ne conserve d'elle que ce qui peut servir son ambition personnelle! Triste sort pour la liberté, quand on a fait tant de sacrifices pour l'obtenir, que de se voir jeter, avilie, expirante, aux pieds d'un soldat dont elle fut la mère! Mais heureusement qu'il est des retours, et que si aux jours d'emportements extrêmes succèdent des jours de prostration et d'abaissement, à ceux-ci encore en succèdent d'autres où la dignité de l'homme se relève et avec elle la liberté purifiée de toutes violences.

Bonaparte donc, accoutumant la France à saluer en lui son prochain empereur, se rendit à Compiègne, où il y avait des chantiers de bateaux plats sur les rives de l'Oise, puis à Amiens, à Abbeville et à Saint-Valery, villes assises sur les bords de la Somme, qui devaient aussi fournir leur contingent d'embarcations. Il alla ensuite à Boulogne, grand centre du nouveau mouvement naval, et dont un arrêté du 2 décembre 1803 ferait le chef-

lieu du premier arrondissement maritime. Le premier consul surexcita, par sa présence, les travaux de Boulogne; il décida que les troupes elles-mêmes seraient employées à creuser le bassin demi-circulaire de ce nouveau port de guerre et le lit de la Liane. On manquait de magasins et d'hôpitaux, des maisons louées aux habitants en servirent. Provisoirement, le camp de Saint-Omer fut transféré à Boulogne. On construisit pour recevoir tout d'abord trente-six mille soldats, placés sous le commandement en chef du général Soult, une multitude de baraques sur les plateaux qui dominent la plage. Les forts de la Crèche et de l'Heurt furent élevés sur deux points du rocher en avant du rivage de Boulogne; un autre fort, auquel on pouvait toujours communiquer par un pont, fut construit sur pilotis et en grosses charpentes en face de l'entrée du port : le tout pour défendre la flottille contre les agressions des Anglais. En même temps, le premier consul établissait à Montreuil un autre camp de vingt-quatre mille hommes, sous les ordres du général Ney. Ce camp était particulièrement destiné à protéger un second port de guerre de circonstance, celui d'Étaples, sur la Canche, à quatre lieues environ au sud de Boulogne. Quatre cents navires à fond plat seraient réunis à Étaples, que naguère encore les plus humbles bateaux pêcheurs considéraient à peine comme un abri suffisant. Il y en aurait deux cents à Vimereux, sur le ruisseau de ce nom, à une lieue nord de Boulogne, et trois cents à Ambleteuse, sur le ruisseau de la Selacque, à une lieue plus loin, autres ports de guerre éphémères de la même conception. Bonaparte visita encore Calais, Dunkerque, Ostende et Anvers, où étaient aussi d'actifs chantiers pour sa flottille.

S'il ne s'occupa point de la grandeur que l'on pourrait rendre au port de Dunkerque, il eut du moins alors la pensée, heureuse pour la prospérité d'un pays voisin, de faire de celui d'Anvers un véritable arsenal maritime, et de tout y disposer, dès ce temps, pour la construction de magnifiques bassins qui, mis en communication avec l'Escaut par une vaste écluse, devaient toujours contenir de l'eau jusqu'à une hauteur de trente pieds au moins, et être en état de recevoir des escadres de gros bâtiments. Il entrait dans les plans de Bonaparte de faire mettre en chantier vingt-cinq vaisseaux de ligne à Anvers. Situé en face de la Tamise et de

Londres, ce port, ainsi agrandi, était une menace plus sérieuse et plus constamment inquiétante pour l'Angleterre que Boulogne et sa flottille; c'était là une fondation de valeur, qui rappelait celles du règne de Louis XIV.

Sur les entrefaites, Bonaparte, ayant pour principe que tout ce qui n'était pas avec lui était contre lui, mettait la cour d'Espagne, alors soumise à la honteuse et toute-puissante influence de Godoï, prince de la paix, favori du roi Charles IV, en demeure d'exécuter les conditions du traité d'alliance du 19 août 1796, traité en vertu duquel, on l'a déjà dit, les puissances contractantes se garantissaient leurs possessions dans les deux mondes, s'engageaient à exclure les Anglais de leurs ports, et à se donner un secours mutuel de vingt-quatre mille hommes, de quinze vaisseaux de ligne, de six frégates et quatre corvettes. Après quelques débats diplomatiques, il fut convenu que le secours dû par l'Espagne à la France serait transformé en un subside de six millions par mois, mais que ce subside, qui du reste ne fut que l'occasion d'un affreux agiotage, cesserait du jour où l'Espagne serait elle-même en guerre ouverte avec l'Angleterre. La France, en retour, s'engageait, en cas de succès dans sa lutte avec la Grande-Bretagne, à faire rendre au roi Charles IV l'île de la Trinidad, et, chose plus difficile, le rocher de Gibraltar. Après ce traité, le camp de Bayonne fut dispersé au profit des camps qui avaient l'invasion de l'Angleterre pour objet.

Bonaparte destinait cent cinquante mille hommes à cette invasion; mais, plus incertain dans ses plans d'expédition par mer que quand il ne s'agissait que de tomber comme la foudre sur les empires du continent, il n'avait et n'eut même jamais, on pourrait l'affirmer, rien de bien arrêté sur la manière d'envahir la Grande-Bretagne. Au plus fort de ses préparatifs de gigantesque traversée, il alla encore jusqu'à hésiter entre l'invasion de ce royaume et l'envoi d'une armée de débarquement dans l'Indoustan, qui renouvellerait, en Asie, les prodiges de l'expédition d'Égypte, en Afrique. Après ce qu'on avait vu faire à Suffren, avec une petite escadre de vaisseaux de rebut, et à Bussy, avec une poignée de soldats, pendant la guerre de l'indépendance de l'Amérique, on peut croire que si, au lieu de laisser Linois abandonné dans la mer des Indes avec son seul vaisseau et deux

frégates, Bonaparte eût envoyé à ce contre-amiral une escadre et une petite armée de débarquement, la puissance anglaise dans l'Inde eût été au moins singulièrement mise en péril. En tout cas, cette tentative n'eût coûté à la marine française qu'une de ses escadres, tandis que l'idée d'envahir la Grande-Bretagne elle-même, avec les moyens que l'on mit en pratique, devait entraîner la perte de cette marine tout entière. Bonaparte, variant donc d'un mois, d'un jour à l'autre, dans son plan d'invasion, décida, vers le mois d'août 1803, qu'en même temps que le gros de la descente se ferait dans l'île d'Angleterre pour marcher sur Londres, un corps d'armée, commandé par le général Augereau, serait débarqué en Irlande, comptant, comme toujours on avait fait, sur le concours d'une partie de la population de ce malheureux pays.

Le vice-amiral Bruix avait dès lors le commandement en chef de la flottille, et le contre-amiral Magon de Médine était chargé de le seconder. Bruix, passionné pour la gloire, acceptant, avec le cœur plus qu'avec la tête, du génie guerrier de Bonaparte tout ce que son jugement de marin le portait au fond à repousser, consumait les restes de son existense à servir un plan d'invasion dont il eût impitoyablement combattu les moyens à l'ordre du jour, s'ils fussent venus de tout autre homme que du conquérant de l'Égypte et de l'Italie, et s'il n'avait compris qu'après tout des avis contraires à ceux du premier consul n'aboutiraient qu'à le faire reléguer au nombre des âmes timides, et à l'éloigner d'un théâtre brillant dont il avait besoin pour se distraire de la perspective d'une mort prochaine. Bruix était incessamment miné par une phthisie qui n'excitait que les railleries du ministre Decrès, son antagoniste secret comme il l'était de toute supériorité. Ce saltimbanque administratif, Decrès, avait fini par persuader au premier consul que Bruix n'était qu'un malade imaginaire, qui, sans avoir peur de mourir au combat, était préoccupé au delà du bon sens de l'état de sa santé. « Il se portait à merveille, écrivait Decrès à Bonaparte, en parlant de Bruix quelques semaines avant la mort de ce brave amiral, et quelques généraux étant entrés à la fin de la conférence et lui ayant demandé des nouvelles de sa santé, il a passé subitement à son air moribond et s'en est plaint d'une voix lamentable. Sacrifice involontaire à sa vieille habitude (1) ! » Bonaparte, tout en rendant

justice aux talents, à l'activité de Bruix, traitait en conséquence des charitables avis de son ministre l'infortuné marin. Il l'obligeait à loger dans une baraque exposée à tous les vents, à toutes les brumes, hors de la ville de Boulogne, sur une falaise qui commandait à la rade. Du reste, le premier consul avait pris un pied-à-terre dans le voisinage, au village de Pont-de-Briques; il avait même une baraque à son usage auprès de celle de l'amiral, où il venait souvent de jour et de nuit. Du reste aussi, Bruix ne témoignait aucun désir d'être enlevé aux influences funestes à sa santé de la position où on l'avait placé; au contraire, la principale de ses inquiétudes était qu'on ne lui retirât le commandement en chef de l'expédition navale projetée, pour la donner à La Touche-Tréville, qui revenait en ce moment de la mer des Antilles avec la même habileté, avec le même succès qu'il y était allé, et dont il entendait depuis quelque temps louer le mérite et l'audace par le premier consul. Toutefois, entre ces deux marins, les seuls vraiment à la hauteur en France des événements qui se préparaient sur mer, ce n'était point une rivalité jalouse, c'était une généreuse émulation; c'était mieux, une admirable abnégation au besoin, dont La Touche-Tréville avait naguère donné l'exemple à Saint-Domingue et que Bruix était prêt à montrer à Boulogne. « Si le premier consul croit La Touche plus capable, disait Bruix, il le nommera, et il fera bien. Pour moi, au point où en sont les choses, je ne puis quitter la partie, et je servirai sous les ordres de La Touche. » Le courageux, le dévoué amiral ne se doutait pas que l'habile et valeureux collègue dont il craignait la concurrence militaire devait le précéder dans la tombe, et que ni l'un ni l'autre, pour le malheur de la marine française, ne verrait l'issue des grands préparatifs maritimes auxquels ils auraient présidé chacun de son côté.

Bruix à Boulogne et le long des côtes avoisinantes, le vice-amiral Truguet à Brest, l'amiral hollandais Ver-Huell, sur l'Escaut, Villeneuve à Rochefort, Ganteaume à Toulon, se donnaient un mouvement prodigieux, Bruix surtout, pour seconder les vues du premier consul. Bonaparte faisait de fréquents voyages à Boulogne pour y activer les travaux; il y entretenait, par sa présence, la bonne volonté du soldat et du marin. Les croisières anglaises venant sans cesse pour inquiéter les travailleurs et bou-

leverser même, au moyen de chaloupes, les résultats obtenus, il imagina plusieurs procédés pour les éloigner et les tenir à distance respectueuse, entre autres l'emploi de batteries de gros canons et de mortiers, couvertes ou découvertes par l'eau, selon le flux ou le reflux, et celui d'obus, contre la muraille des vaisseaux ennemis. Toute la côte de Boulogne fut tellement hérissée de batteries, qu'on lui donna le nom de côte de fer. Enfin, quand Bonaparte crut le moment arrivé de faire sortir des différents lieux de construction, les escadrilles de bateaux plats, pour les réunir en grande flottille à Boulogne, il eut l'idée de leur donner pour escorte, le long des côtes, des détachements de cavaliers ayant avec eux des canons attelés, et qui, courant au galop sur le sable de la plage, tantôt avec leurs batteries volantes, tantôt avec la carabine, repoussaient les efforts de l'ennemi et protégeaient les bateaux et les matelots échoués.

Au mois de septembre 1803, les premières escadrilles se mirent en marche pour Boulogne. Le capitaine de vaisseau, Le Coat de Saint-Haouen, chargé de conduire la première division de Dunkerque, menacé par une escadre anglaise, avant d'avoir doublé le cap Grisnez, s'était réfugié à Calais et avait par suite attiré sur ce port une partie des forces navales des ennemis, qui entreprirent, mais sans succès, de le bombarder, ainsi que la ville. L'artillerie attelée força les Anglais de s'éloigner, et, dès le lendemain, 28 septembre, la division Le Coat de Saint-Haouen sortait de Calais, pendant qu'une seconde division, commandée par le capitaine Pévrieux, prenait à son tour la mer à Dunkerque, pour soutenir la première, et que le contre-amiral Magon de Médine, avec une partie des forces dont il pouvait disposer à Boulogne, mettait à la voile pour leur tendre la main à toutes deux.

Le Coat de Saint-Haouen, malgré les boulets de la croisière ennemie qui le serrait d'aussi près que possible, doubla le cap Grisnez et entra heureusement le même jour dans le port de Boulogne. La division Pévrieux, quoique ayant été arrêtée soudain par un calme plat, un peu avant d'avoir atteint ce cap, et assaillie à son tour par la croisière anglaise, reprit sa route avec l'aide des avirons, à la manœuvre desquels on avait exercé les soldats. Parvenue, le 29 septembre, auprès de Vimereux, elle

fut jointe par le contre-amiral Magon qui, s'unissant à elle et à la division Le Coat, fit signal de se mettre en ligne et de s'avancer sur les Anglais forts en ce moment de quinze bâtiments, tant frégates, que corvettes et brigs. Ce qu'on avait vu du temps que La Touche-Tréville commandait à Boulogne, se renouvela alors sur une moindre échelle. Les bateaux plats profitant de tous leurs avantages le long d'une côte où ils n'avaient aucune inquiétude de s'échouer, purent défier avec succès l'escadre ennemie et lui faire même éprouver assez d'avaries, avec leurs proues armées de canons, pour l'obliger de se retirer au large, après deux heures de combat. Ces affaires et quelques autres du même genre heureusement soutenues par les capitaines Le Ray, Hamelin, Daugier et Collet, ne laissèrent plus de doute dans l'esprit de Bonaparte sur les mérites de la flottille et les merveilles qu'ils promettaient. Le premier consul voulait mettre immédiatement son projet à exécution. Il mandait en conséquence à Ganteaume, en lui disant de tenir une escadre de dix vaisseaux, quatre frégates et quatre corvettes, prête à mettre à la voile de Toulon, au mois de décembre 1803, avec un approvisionnement de quatre mois, pour recevoir vingt-cinq mille soldats, qu'il aurait réuni vers le même temps à Boulogne, trois cents chaloupes, cinq cents bateaux, cinq cents péniches, chaque péniche portant un obusier de trente-six, chaque chaloupe trois canons de vingt-quatre, et chaque bateau un canon de ce calibre. « Huit heures de nuit, ajoutait-il, qui nous seraient favorables décideraient du sort de l'univers. » Le ministre Decrès qui faisait alors une grande tournée le long des côtes de la Manche, n'avait au fond aucune confiance dans la flottille ; il la raillait sans pitié pour elle-même, et, pour ceux aussi qui avaient l'air de la prendre au sérieux, tout en jetant à la tête du premier consul l'encens le plus suffocant. « On commence à croire fermement dans la flottille, écrivait-il de Boulogne à Bonaparte, que le départ est plus prochain qu'on ne le pensait, et on m'a promis de s'y préparer bien sérieusement. On s'étourdit sur les dangers, et chacun ne voit que César et sa fortune. Les idées de tous les subalternes ne passent pas la limite de la rade et de son courant. Ils raisonnent du vent, du mouillage, de la ligne d'embossage comme des anges. *Quant à la traversée, c'est votre affaire.* Vous en savez plus qu'eux, et

vos yeux valent mieux que leurs lunettes. Ils ont pour tout ce que vous ferez la foi du charbonnier. L'amiral lui-même en est là. Il ne vous a jamais présenté de plan, parce que dans le fait il n'en a point. *D'ailleurs vous ne lui en avez point demandé.* Ce sera le moment de l'exécution qui le décidera. Très-possible d'être obligé de sacrifier cent bâtiments qui attireront l'ennemi sur eux, tandis que le reste, partant au moment de la déroute de ceux-ci, se rendra sans obstacle (2). » Il ne faut pas avoir beaucoup de perspicacité pour juger que l'ironie de cette lettre remontait jusqu'au premier consul; mais Decrès connaissait son maître, et il savait qu'on pouvait lui dire que *la traversée serait son affaire*, à lui qui n'avait pourtant guère le pied marin, que *ses yeux valaient mieux que les lunettes* de la marine, que *l'amiral n'avait pas de plan, parce qu'on ne lui en avait pas demandé*, que *l'on s'étourdissait sur les dangers* du moment, que César et sa fortune étaient là, avec ses soldats, marins improvisés, raisonnant du vent, du mouillage et de la ligne d'embossage *comme des anges;* il savait qu'il pouvait, lui d'ailleurs en qualité de futur bouffon de la cour impériale, dire tout cela à César, s'il enveloppait ses sarcasmes d'une grossière atmosphère de flatteries, toujours si enivrante pour le cœur de Bonaparte, quelque lourde qu'elle fût.

Les conquérants peuvent être envisagés à deux points de vue bien différents : à celui de leur propre individualité et à celui de l'humanité. Si l'on se place au premier de ces points de vue, tout peut paraître digne d'admiration dans Bonaparte, jusqu'à ce mot que son plus célèbre apologiste, l'auteur de l'*Histoire du Consulat et de l'Empire*, rapporte de lui, en réponse à Decrès qui lui disait, sans y croire, qu'en sacrifiant cent bâtiments et *dix mille hommes*, on pourrait probablement essuyer la rencontre d'une escadre ennemie et franchir le détroit, mot d'autant plus caractéristique et terrible qu'il était froidement pensé : « Dix mille hommes! on les perd *tous les jours dans une bataille*, répondait le premier consul à son ministre, et quelle bataille a jamais promis les résultats que nous fait espérer la descente en Angleterre? (3) » Mais si l'on se place au second point de vue, à celui de l'humanité, ce mot dit à froid par un capitaine supputant combien il lui faudra de dix mille cadavres de ses propres compatriotes, de ses compagnons d'armes, pour en

faire le marchepied de son ambition et de sa gloire, ce mot donne une bien sombre idée du César moderne et de l'ère qu'il préparait. Pour être bon juge de Napoléon Bonaparte, il faut oublier un moment que l'on appartient à cette même nation qui, dans des jours de prostration, s'incarna en lui pour s'oublier elle-même et ne plus mesurer les pulsations de son cœur que sur celles de l'ambition d'un homme. Quoique assurément ce ne soit pas non plus au point de vue de l'Angleterre qu'il convienne de se placer pour juger avec impartialité le conquérant moderne, on ne pourrait néanmoins refuser, sans injustice, une certaine vérité à cette appréciation de la situation de la France et de l'Europe, telle que l'avait déjà faite Bonaparte au commencement de l'année 1804 et telle que la présentait alors un célèbre marin anglais d'un jugement plus sain, d'un esprit infiniment plus élevé, d'un cœur en tout plus honnête que le fameux Nelson. « Quant à la paix avec la France, écrivait Collingwood du vaisseau qu'il montait devant Rochefort, je ne vois pas que rien l'annonce. Une révolution dans ce pays peut seule soustraire l'Europe à la tyrannie d'un despote militaire. L'armée dans ce pays est tout, le peuple n'est rien : ce qui est le pire état de dégradation auquel un pays puisse être réduit. Il n'y a pas à présent de nation assez puissante pour dire que la paix de l'humanité ne sera pas plus longtemps troublée. La Russie ne peut pas, la Prusse ne veut pas, l'Autriche n'ose pas; tout le reste est obligé de s'humilier devant les ordres qu'on lui donne (4). »

L'Angleterre toutefois ne s'humiliait pas, et de plus elle pouvait et voulait. Quoiqu'on revînt, peu à peu, de la première épouvante qu'avaient pu y causer les immenses préparatifs de descente de Bonaparte, on y sentait toujours qu'il était vrai, comme l'avait si bien fait remarquer et prouvé l'amiral Jean de Vienne, dès les jours du moyen âge, que c'était au sein de leur île surtout que les Anglais étaient vulnérables; les hommes sérieux de ce pays auraient été beaucoup plus inquiets de projets de descentes tels que les gouvernements de Louis XIV, de Louis XVI, et le génie du général Hoche en avaient médité, par les vaisseaux et les bâtiments de guerre et de transports généralement en usage, que du projet d'envahissement de Bonaparte par la flottille. Mais il fallait satisfaire les commerçants, le peuple an-

glais, que le camp et la flottille de Boulogne, et tout le bruit surtout que le gouvernement français en faisait faire à dessein, tenaient en grand émoi. Outre les croisières qui surveillaient et resserraient toutes les côtes, tous les ports de la France et des pays alliés, le gouvernement britannique, représenté alors par le ministère Addington, obtint du parlement la faculté d'appeler tous les Anglais depuis l'âge de dix-sept ans jusqu'à cinquante-cinq, pour la défense intérieure du pays, et l'on manifesta quelques intentions plus apparentes que réelles de fortifier la Tamise et Londres. Pitt, qui, du sein du parlement dont il était membre, raisonnait en homme à qui le pouvoir reviendrait demain, s'opposait à toutes les mesures de défense intérieure qui lui paraissaient exagérées; il laissait voir que l'on aurait des moyens plus efficaces de combattre les projets de Bonaparte.

Parmi les moyens à employer contre la France, l'Angleterre ne pouvait oublier celui dont pendant un siècle le gouvernement français, sous Louis XIV et Louis XV, avait usé vis-à-vis d'elle-même : le moyen des prétendants. Elle ranima les espérances de la maison de Bourbon, à un moment où Bonaparte, dans l'intérêt de son individualité, donnait essor à toutes les pensées de retour à la forme monarchique en France. Les princes de Bourbon trouvèrent que puisque le pays s'abdiquait lui-même, ils pouvaient aussi bien prétendre à régner sur lui que le soldat qui aspirait ouvertement à le confisquer, non-seulement à son profit viager, mais encore à celui d'une dynastie sans autres précédents que lui, inconnue avant lui, et qui, en dehors de lui, ne montrait pas un seul homme de quelque valeur personnelle. Le comte d'Artois, depuis Charles X, dont le passé, triste à tous égards, promettait peu d'ailleurs, fut le plus facile à entraîner, en raison de l'extrême faiblesse de son caractère, naturellement accompagnée de cet extrême entêtement que les esprits sans portée confondent avec l'énergie. Le jeune duc de Berri, nature plus heureusement douée, parut entrer dans les idées de son père. Enfin, les princes de la branche de Bourbon-Condé, dont le dernier rejeton vivant, le jeune duc d'Enghien, rappelait quelque chose du vainqueur de Rocroy, n'avaient pas cessé de se tenir prêts à aller de nouveau combattre, avec armes loyales, si tant est que l'on puisse jamais être bien loyal en combattant

contre son pays, mais du moins avec armes découvertes, les gouvernements qui se succédaient en France. Ils trouvaient au besoin leur excuse dans l'ambition toute personnelle de Bonaparte, et, devant l'équitable postérité, ils seront moins coupables que lui.

Une conspiration, venant fort à point pour servir les projets ambitieux du premier consul, fut ourdie pour restaurer la monarchie bourbonnienne, en commençant par se débarrasser de celui-ci. Georges Cadoudal, le chevalier de Rivière et les frères Armand et Jules de Polignac en étaient l'âme; on y associerait le conquérant de la Hollande, Pichegru; Bonaparte et ses séides viendraient ensuite à bout d'y compromettre, vaille que vaille, le seul homme en France qui refusât ouvertement encore de s'incliner devant lui, le seul sur lequel les partisans de la liberté pussent encore fonder quelque espérance, le vainqueur de Hohenlinden, l'émule du héros du moment, Moreau pour tout dire, qui, indignement abandonné par la nation à laquelle il avait rendu des services moins éblouissants mais plus solides peut-être que ceux de Bonaparte, aurait ensuite l'impardonnable tort de mettre un jour ses talents militaires au service de l'étranger. Un premier parti d'émigrés français, commandé par Georges Cadoudal, ayant avec lui le descendant d'un officier de l'ancienne Compagnie française des Indes, Lozier-Bouvet ou Bouvet de Lozier, fut débarqué par le capitaine anglais Wright, le 21 août 1803, sur la côte de Normandie, au pied de la falaise de Biville, entre Dieppe et le Tréport; le 16 janvier 1804, un nouveau détachement, à la tête duquel se trouvaient Pichegru, de Rivière et les Polignac, se fit déposer au même endroit, par le même capitaine. On devait, assure-t-on, assaillir Bonaparte dans sa voiture sur la route de Saint-Cloud ou de la Malmaison, et le tuer dans un semblant de combat engagé contre le détachement de la garde consulaire qui l'accompagnait ordinairement. Mais la police tenait déjà tous les fils du complot, et, dans sa sollicitude, non-seulement pour la conservation des jours, mais pour l'extension de la puissance de ce maître à qui ceux de ses anciens frères d'armes dont l'humilité n'égalait pas son orgueil portaient ombrage, elle rattacha, noua habilement à ses fils tout ce qui gênait encore l'ambition du premier consul. Une trame, non moins odieuse assurément que celle que l'on venait de découvrir, fut montée pour

se défaire, d'une part, du jeune duc d'Enghien, espoir guerrier des Bourbons exilés, qui, prêt, comme on l'a dit, à combattre en armée, n'avait été pour rien dans la conjuration de Cadoudal; et de l'autre du général Moreau, espoir, pour si faible qu'il fût, des derniers partisans d'une république épurée de tout excès, du général Moreau, dont les vrais crimes alors étaient de ne pas vouloir accompagner Bonaparte dans ses revues, de ne pas s'associer à ses projets liberticides, et même, si l'on veut, de rêver pour lui, à son tour, une dictature passagère, qui, du moins, n'aspirerait pas jusqu'à l'empire. Le duc d'Enghien fut enlevé, par guet-apens, sur un territoire neutre; livré à des juges militaires, qui lui refusaient des défenseurs, et qui, en fait, n'étaient, comme le général Hullin, leur président, que les muets du premier consul, il fut ensuite conduit dans le fossé de Vincennes où Savary, un de ces officiers passifs qui, comme le dit le célèbre historien du *Consulat et de l'Empire* dans un esprit tout autre que nous, étaient prêts à donner à Bonaparte jusqu'à *leur honneur*, fit consommer incontinent le meurtre, car il n'y a pas d'autre nom à donner à cette exécution, si ce n'est celui d'assassinat. « On veut détruire la Révolution en s'attaquant à ma personne, s'écria Bonaparte le soir même de ce tragique événement; je la défendrai, (quel défenseur elle avait là!) car *je suis la Révolution, moi, moi!...* On y regardera à partir d'aujourd'hui, *car on saura de quoi nous sommes capables* (5). » Ceux qui avaient voté la sentence de Louis XVI pouvaient chercher leur excuse dans ce qu'ils croyaient être l'intérêt général; celui qui fit tuer le duc d'Enghien de la sorte ne pouvait chercher la sienne que dans son égoïsme ambitieux. Il eût été difficile à Bonaparte de se débarrasser de même du général Moreau; sa prétendue générosité envers le héros de tant de campagnes glorieuses fut de la politique; il aima mieux le savoir dans l'exil que dans une prison à l'intérieur, d'où la versatilité du peuple, et peut-être même d'une partie de l'armée, aurait pu le tirer à une heure quelconque pour l'élever sur le pavois. N'ayant pas réussi, malgré toute leur complaisance pour le premier consul, à prouver que Moreau avait eu un seul moment l'idée de rétablir les Bourbons sur le trône et de renverser la République, les juges n'avaient d'ailleurs condamné l'illustre général qu'à deux ans de

captivité : un exil perpétuel, accompagné d'une foule d'autres rigueurs, était, il faut l'avouer, une singulière façon de faire grâce. Le général Pichegru s'était suicidé dans sa prison, avant le prononcé d'un jugement dont il avait pu d'avance se formuler les termes; Bonaparte, dit-on, l'aurait sauvé de la mort en l'envoyant, perspective agréable pour le conquérant de la Hollande, coloniser à Cayenne; mais Pichegru n'avait pas ajouté foi à cette promesse de pardon plus ou moins authentique. Parmi les conjurés vraiment royalistes, deux des principaux, de Rivière et Armand de Polignac, durent d'être graciés de la peine de mort à la persévérante intervention de Joséphine auprès du premier consul son époux. Mais Georges Cadoudal, le plus digne d'intérêt peut-être à cause de sa franchise et de son courage, et plusieurs autres condamnés à mort payèrent pour eux : ils furent conduits au supplice sans délai ni merci. Voilà comment finissait le Consulat, achevant de décapiter tour à tour la monarchie royale et la République, afin d'asseoir à la place de toutes deux le despotisme militaire dans la personne de Bonaparte.

En effet, celui-ci habilement secondé par ses plus zélés serviteurs d'alors, au nombre desquels le hideux Fouché et son digne acolyte Talleyrand-Périgord, faisait pétitionner d'un bout de la France à l'autre en faveur de son ambition. Le pays serait perdu, si Bonaparte ne daignait être empereur. Le contre-amiral Ganteaume, en sa qualité de préfet maritime et de commandant en chef de l'escadre à Toulon, fut un des premiers à présenter une pétition de ce genre, au nom du collége électoral du département du Var. Le vice-amiral Martin et le contre-amiral Villeneuve, au nom du port et de l'escadre de Rochefort, le vice-amiral Bruix, au nom de la flottille de Boulogne, suivirent cet exemple. Mais le vice-amiral Truguet, qui commandait à Brest, manqua, dans la circonstance, de son tact accoutumé. Soit qu'il fût blessé dans sa vanité de voir la rapide élévation d'un homme dont il était naguère encore l'égal, soit qu'il supposât, d'après le peu d'entraînement que montraient les Bretons au milieu desquels il était, que la nation ne se prêterait pas à cet excès d'ambition de Bonaparte, il écrivit à celui-ci pour l'engager à se contenter du titre de premier consul. Le

conseil fut mal reçu, comme on le pense, et Truguet, qui un jour devait se faire un titre auprès des Bourbons des faux calculs en cette occasion de son esprit d'intrigue, accepté par quelques écrivains complaisants pour des sentiments républicains, se vit privé du commandement de l'escadre de Brest, de ses fonctions de conseiller d'État, et rayé même du registre de la Légion d'honneur (6). Il ne devait rentrer en emploi, sur ses sollicitations, que dans les dernières années de l'Empire, comme préfet maritime. Parmi les anciens conventionnels marquants, qui avaient rempli de redoutables fonctions dans les ports et sur les escadres de la République, et qui, destructeurs acharnés de la royauté, pétitionnaient maintenant pour un empire, Jean-Bon-Saint-André, devenu préfet de Mayence, laissa voir que la peur d'une restauration bourbonnienne, pouvant venir venger la mort de Louis XVI, plus encore que le besoin de relever un trône, déterminait chez plusieurs un si effronté revirement d'opinion. « Il est temps, disait-il en son nom et en celui de ses administrés, que les orages qui nous ont agités s'éloignent de l'horizon de la France. Que cette famille, qui aurait pu vivre au milieu de nous, heureuse et puissante, soit à jamais reléguée dans les lieux où, mendiant contre nous des ennemis, elle a fini par ne trouver qu'un humiliant asile. Que l'espoir même lui soit ravi, et que, voyant les Français jouir de la liberté, en concentrant la force de leur gouvernement, elle apprenne qu'il est un moyen de concilier les droits du peuple avec l'unité de la magistrature » (7). C'était un reste de pudeur qui donnait sans doute au vieux régicide cette dernière illusion : la liberté accouplée à un empereur. Quand la scène des pétitions eut été jouée, trois fantômes, le Tribunat, le Sénat et le Corps législatif, s'avancèrent et s'agenouillèrent successivement devant César, théâtralement apprêté pour les recevoir. Ils lui dirent l'un après l'autre : César, sois empereur. César répondit : J'y veux bien consentir pour la grandeur et le bonheur de la nation. Et la comédie fut jouée.

EMPIRE.

DE 1804 à 1815.

CHAPITRE XIV.

1804.

Napoléon se fait proclamer empereur des Français. — Création d'un grand amiral de l'empire. — Bataillon des marins de la garde. — Nouveaux règlements sur la marine. — Travaux dans les ports. — Cherbourg. — Le Havre. — Saint-Malo et Saint-Servan. — Anvers. — Brest et les Brestois suspects à l'empereur et à son ministre de la marine. — Belle réponse du maire Tourot. — Toulon. — La république ligurienne obligée de livrer le port et les chantiers de Gênes à Napoléon. — Vasselage de la république batave. — Le vice-amiral Ver-Huell, commandant en chef de la flottille batave. — Opérations de cette flottille pour se réunir à celle de Boulogne. — Croisière du commodore Sidney Smith devant l'Escaut. — Affaires de détail de plusieurs divisions de la flottille française. — Prise et mort du capitaine anglais Wright, impliqué dans le complot de Cadoudal. — Pitt est de nouveau premier ministre en Angleterre. — Bombardement du Havre. — Premier plan conçu par Napoléon pour le passage de la flottille en Angleterre. — La Touche-Tréville à Toulon. — Ganteaume à Brest. — Villeneuve à Rochefort. — La Touche-Tréville fait reculer pour la troisième fois Nelson. — Lettre de Napoléon à La Touche-Tréville. — L'empereur viole les lois et les usages maritimes en ordonnant la *presse* et l'*enlèvement* des matelots. — Retour de l'empereur à Boulogne. — Mort de La Touche-Tréville, qui change le plan d'opérations de l'empereur. — Napoléon assiste à un petit combat de la flottille. — Il quitte de nouveau Boulogne. — Lettre de Napoléon à Decrès au sujet de l'officier général à mettre à la place de La Touche-Tréville et sur la manière de se procurer des matelots, *en les enlevant à l'insu des syndics*. — Jugement faux de Napoléon à l'égard de la marine en général et de certains amiraux en particulier. — Expressions brutales de l'empereur au sujet de plusieurs officiers généraux et supérieurs des plus distingués de sa flotte. — Les Anglais et les pamphlétaires s'en autorisent pour l'accuser d'actes odieux vis-à-vis de ces officiers. — Villeneuve succède à La Touche-Tréville dans le commandement de l'escadre de Toulon. — Burgues-Missiessy est envoyé à l'escadre de Rochefort, à la place de Villeneuve. — Plan de trois expéditions navales aux colonies et nouveau plan pour le passage en Angleterre. — Lettres de Napoléon à ce sujet. — L'amiral Keith tente d'incendier la flottille de Boulogne. — Il échoue devant les dispositions de Bruix et du contre-amiral La Crosse. — Mort de Bruix. — Suite des croisières de Linois dans les mers de l'Inde. — Déclaration de guerre de l'Espagne à l'Angleterre.

Le 18 mai 1804, Bonaparte, sous le nom de Napoléon Ier, ayant été proclamé empereur des Français pour lui et sa postérité, *par la grâce de Dieu et des constitutions de la République*, le titre de grand amiral, l'une des six grandes dignités du nouvel empire, comme celle de connétable pour l'armée de terre, fut conféré à Joachim Murat, son beau-frère. Le parti impérialiste qui, par la suite, sous le masque emprunté du libé-

ralisme, a tant plaisanté d'un titre analogue donné au duc d'Angoulême, ne trouva point singulier alors d'en voir revêtu un personnage parfaitement étranger à la marine, et dont les plus brillants antécédents étaient ceux d'un général de cavalerie. Napoléon, du reste, n'entendait pas que le titulaire de cette nouvelle dignité tirât d'elle aucune conséquence de fait ni de droit militaire. Ce n'était, comme celle de connétable, qu'une grande position de cour. C'est ce que rappelait encore, cinq ans après, Napoléon, dans une lettre adressée à Decrès, en date de Schœnbrunn, le 16 août 1809. « Vous êtes responsable de ma flotte, écrivait-il à son ministre ; après vous l'amiral qui la commande. Personne, ni par le titre de connétable, ni par le titre de grand amiral, n'a le droit de donner des ordres à une flotte pas plus qu'à une armée. » La dignité d'amiral, plus sérieuse, fut empruntée à la constitution de la marine de 1791, pour être donnée à Bruix ; elle apportait avec elle le bâton de maréchal d'empire, dignité qui se renouait aux traditions du maréchalat de France sous la monarchie. La Touche-Tréville avait été nommé vice-amiral, en décembre 1803, et l'empereur, qui avait de grandes vues sur lui, l'aiguillonnait encore par la perspective d'honneurs égaux, sinon supérieurs, à ceux de Bruix. Un même décret nomma ces deux marins grands officiers de l'empire. Bruix était déjà inspecteur des côtes de l'Océan ; La Touche-Tréville, chargé du commandement en chef de l'escadre de Toulon, à la place de Ganteaume qui passait au commandement de l'escadre de Brest, fut fait inspecteur des côtes de la Méditerranée. Decrès, toujours ministre de la marine et des colonies, Ganteaume et Villeneuve furent nommés vice-amiraux. Le vice-amiral Morard de Galles se vit doté de la sénatorerie de Limoges. Quelques années après, quand Napoléon eut institué une noblesse tout impériale, composée de ducs, princes, comtes et barons, les officiers généraux de la marine furent faits pour la plupart comtes de l'empire. La question des costumes tint naturellement une grande place dans les règlements de la première année de la fondation impériale ; l'uniforme des officiers et celui des fonctionnaires civils de la marine furent en conséquence réglementés à nouveau. Un décret de la même année donna aux troupes d'artillerie de la marine le titre de *corps impérial d'artillerie de la marine*. Un bataillon de

marins avait été formé, en septembre 1803, sous la dénomination de *bataillon des matelots de la garde*, pour être adjoint à la garde du premier consul ; il reçut la qualification de *bataillon des matelots de la maison militaire de l'empereur;* mais on connut plus vulgairement ceux qui le composaient sous le simple titre de *marins de la garde*. Le capitaine de vaisseau Daugier (autrefois d'Augier avec la particule nobiliaire) en avait le commandement; c'était un bon et brave marin, qui aurait préféré un poste sur les vaisseaux, et qui, l'ayant laissé voir, fut traité parfois par Napoléon avec une extrême dureté. Les honneurs à rendre à l'empereur et aux dignitaires de l'empire, dans les ports, arsenaux, et à bord des vaisseaux, furent l'objet d'un décret. Le canot du nouveau souverain porterait pavillon carré impérial au grand mât; le cri de *Vive l'empereur*, répété un nombre déterminé de fois, dans toutes les grandes occasions et au moment du combat, serait substitué à celui de *vive la République*.

Quand le nouvel empereur eut un moment présidé à l'organisation d'une cour qui, cumulant les corruptions des époques de la Régence et du Directoire, ne brilla guère plus par la morale, à la différence près de la civilisation des temps, que ces cours des Césars romains stigmatisés par Suétone, il revint tout entier à son vaste projet de descente en Angleterre.

Mais, avant de reprendre le récit des opérations de la flottille, il est utile de dire ce que devenaient à ce moment certains ports d'un intérêt plus durable que ceux de Vimereux Étaples, Ambleteuse et même Boulogne.

A Cherbourg, les constructions d'un fort qui avait reçu le nom de Bonaparte, se poursuivaient avec ardeur. Plus de cinquante toises de la grande digue qui forme la rade s'élevaient, en juin 1804, au-dessus des vives eaux; on était occupé, dans ce temps, à placer sur la plate-forme de cette digue la batterie Napoléon, qui fut inaugurée en août de la même année. On se plaisait à considérer dès lors la rade et les grands travaux de Cherbourg comme étant à l'abri de toute entreprise, et comme offrant aux escadres sûreté et protection, quoique après une tempête qui avait eu lieu à la fin de l'année 1803, on eût déjà pu reconnaître que les blocs qui servaient de fondations à la batterie avaient été violemment remués par les flots, et que cet accident, suivi de

plusieurs autres du même genre, présageât le désastreux écroulement qu'un plus terrible ouragan occasionna, dans la nuit du 12 février 1808. Pour le moment, plusieurs divisions de la flottille étaient mouillées en rade de Cherbourg. Napoléon, dans la pensée de qui il entrait de faire du Havre, où il était venu en 1802, un port de guerre de premier ordre, adopta les plans de l'ingénieur Lapeyre, pour la construction d'une écluse de chasse, celle de la Floride, capable, par sa puissance, de creuser l'entrée du port, en s'opposant à l'invasion du galet. L'argent gaspillé à Boulogne, Vimereux et Ambleteuse eût pu produire de si féconds résultats à l'embouchure et dans le cours de la Seine, appelée par Napoléon *une grande rue*, qui faisait une même ville de Paris, de Rouen et du Havre! Un décret du 19 avril 1804 (29 germinal an XII), transféra l'administration de la marine de la ville proprement dite de Saint-Malo à Saint-Servan, affecta les anses de Solidor et d'Aleth, ainsi que la tour de Solidor, aux travaux de la marine de l'État, et décida qu'il y serait fait des établissements convenables à ce service. Les travaux entrepris à Anvers depuis l'année précédente, sous la direction de Malouet, l'ancien intendant de Toulon, l'ancien constituant, rentré dans la vie administrative en qualité de commissaire général, avaient été poussés avec tant d'activité, que déjà les magasins, les casernes, les ateliers et sept chantiers étaient établis dans ce port, et que trois vaisseaux de ligne, une frégate et deux corvettes y étaient en construction fort avancée. Napoléon et son ministre de la marine ne s'occupaient alors de Brest qu'avec fort peu de bienveillance. Les mesures les plus vexatoires étaient prises contre les habitants de cette ville, qui s'était montrée si Française jusque pendant les plus violents orages d'une révolution dont elle ne partageait cependant pas toutes les idées. Napoléon, accusant tous ceux que son avénement au trône n'enthousiasmait pas, de pactiser avec l'étranger, avait fait naguère défense aux Brestois de circuler dans les rues après la chute du jour jusqu'au lever du soleil, si ce n'était munis de cartes délivrées à cet effet; et, ajoutant l'injure à l'oppression, il s'était montré très-mécontent, dans une note dictée par lui à Decrès, « du peu de zèle que, disait-il, les citoyens de Brest manifestaient, et du peu d'empressement qu'ils mettaient à faire connaître les espions et les traîtres. »

Tourot, maire de Brest, répondit au ministre de la marine, par l'intermédiaire de qui la note lui était expédiée : « Jusqu'à votre lettre, j'avais ignoré qu'on pût douter du patriotisme de mes concitoyens; qu'on pût les taxer d'indifférence sur les ennemis de la République et éveiller enfin, par rapport à eux, des craintes pour la sûreté de notre arsenal. Je termine en vous prévenant que je cacherai avec soin, à mes concitoyens jusqu'à l'existence de votre lettre. » On ne dit pas comment fut reçue cette réponse toute bretonne. Toutefois le préfet maritime Caffarelli, pendant les dix années que dura son administration à Brest, depuis le mois de mai 1800, ne parut pas épouser toutes les injustes préventions de Napoléon et de son ministre à l'égard des Brestois. Le port et l'arsenal lui durent plusieurs améliorations. Il occupait, dans les ateliers, de quatre à cinq mille ouvriers, non compris les forçats. La ville de Toulon, devant laquelle la fortune de Napoléon avait commencé, n'était pas dans la même disgrâce que Brest. L'Empire devait doter son port de deux bassins nouveaux de construction et d'un système plus complet de défense, auquel contribuerait puissamment le fort l'Empereur.

Cependant, Napoléon avait dès lors des vues sur d'autres ports de la Méditerranée. Comme pour préparer la prochaine absorption de la petite république ligurienne dans son empire, il força, par l'entremise de l'ancien conventionnel Salicetti, son compatriote et son chargé d'affaires dans cette république, la ville de Gênes à lui livrer son port et ses chantiers. En retour, il lui garantit sa protection, ce qui signifiait toujours pour les pays auxquels il l'accordait, la perte de leur indépendance. Napoléon projetait de faire construire à Gênes dix vaisseaux et dix frégates. Par la suite, il songea sérieusement à transférer l'établissement maritime de Gênes à la Spezzia, excellente position, excellent mouillage sans doute, et de tout temps remarqué, mais qui, ainsi transformé, aurait hâté la ruine de la belle et historique cité génoise.

Sur l'Océan, la république hollandaise, autrefois si fière de ses libertés péniblement et glorieusement conquises, maintenant réduite à la vassalité de l'empire français, tenait tous ses ports à la disposition de Napoléon qui, d'autre part, continuait à employer

activement à ses projets Anvers, l'Écluse, Ostende et autres ports annexés à la France.

Le personnage à qui avait été confié le soin d'armer et de diriger les divisions de la flottille de ce côté, Charles-Henri Ver-Huell, né à Doesberg, dans le pays de Gueldres, vers 1770, était devenu naguère, en un jour, de simple lieutenant de vaisseau, vice-amiral, et voici comment : Napoléon ayant demandé au gouvernement hollandais un ancien officier de marine pour commander la flottille batave, qu'il voulait réunir à celle de Boulogne, on avait d'abord désigné le capitaine de vaisseau Ver-Huell aîné; mais celui-ci ayant refusé, on choisit, sur son indication, son frère cadet qui, n'ayant point adopté les principes de la révolution, était resté sans emploi dans son pays depuis 1795, et qui se trouva investi soudain d'un commandement en chef. Mis au nombre des aides-de-camp de Napoléon, qu'il avait accompagné dans son voyage de l'année 1803 à Boulogne, le jeune Ver-Huell épousa avec ardeur toutes les idées de l'Empire et de l'empereur; il seconda de tous ses vœux et de tous ses efforts l'ambition de celui-ci; il poussa à la ruine entière de l'indépendance de la Hollande, sa patrie, qu'il devait renier bientôt d'ailleurs, pour se faire naturaliser Français, et il fut un de ceux qui contribuèrent le plus à la transformation de la république hollandaise en royaume vassal de l'empire de Napoléon. L'invasion de l'Angleterre par la flottille n'eut pas de plus chaleureux apologiste; il rédigea des Mémoires pour démontrer la possibilité, la certitude du succès. Il faut lui rendre la justice que, par lui-même, il fit tout au monde pour appuyer ses théories par des actes qui ne prouvent pas assurément qu'il ait jamais eu les talents ni les qualités d'un amiral, mais qui témoignent du moins de sa bonne volonté, de son courage, de son énergie dans les affaires de détail et dans la petite guerre le long de la côte, par les bateaux plats, que l'on pourrait appeler *la guerre de cabotage*.

Le gouvernement hollandais, entrant donc en vassal soumis dans tous les projets de Napoléon contre l'Angleterre, avait sacrifié une partie notable de son trésor, à la formation d'une flottille d'environ cinq cents bateaux de toutes sortes, commandée par Ver-Huell et destinée à recevoir un corps d'armée placé sous les ordres du général Davoust, en même temps qu'à servir

d'aile droite à la grande flottille d'invasion. Mais il n'avait pas été si facile de faire sortir la flottille batave que de la créer, en présence de la vigilante croisière que tenait le commodore Sidney Smith, détaché de l'escadre de l'amiral Keith pour bloquer les bouches de l'Escaut. Enfin, le 15 mai 1804, le vice-amiral Ver-Huell avait mis à la voile de Flessingue, avec une première division de soixante-huit bateaux, pour gagner Ostende et opérer ensuite son mouvement de concentration sur Boulogne; mais, pris d'un calme plat pendant son appareillage, il lui avait fallu mouiller sur une ligne d'embossage, dans la passe de l'Escaut, nommée Juner-Wiclingen, et, le lendemain, quand il avait levé l'ancre de nouveau, il s'était trouvé en présence de la division de Sidney Smith, au moment où la marée montante permettait aux bâtiments de ce dernier de passer au delà des bancs qui bordent la côte. Le commodore ayant fait signal de chasse et d'engager, pour couper les bateaux canonniers hollandais les plus arriérés, l'un d'eux était presque aussitôt devenu sa proie. Ver-Huell alors, sortant de sa ligne, avait fait signal de porter sur les ennemis, et s'était engagé bord à bord avec eux, à la hauteur de Heyst, tandis que le général Oudinot, commandant par intérim l'armée de terre en l'absence de Davoust, s'était empressé de faire appuyer la flottille franco-batave par l'artillerie légère qui, de la plage, réglait sur celle-ci sa marche et son feu, empêchant les frégates et les brigs anglais de serrer la côte assez pour barrer le passage entre les bancs. A huit heures du soir, la flottille, toujours combattant, avait atteint le mouillage de la rade d'Ostende, après s'être diminuée de huit schooners échoués, de trois bateaux canonniers retirés dans la passe de l'Écluse, et d'une prame française, *la Ville-d'Anvers*, commandée par le lieutenant de vaisseau Dutaillis, qui, après avoir été blessé, s'était vu remplacer par l'enseigne Giroux. Cette prame réduite à s'échouer sous les dunes de Blankenberg, avait aussitôt présenté son travers au large à l'ennemi, et, transformée en quelque sorte en batterie de terre, avait rouvert son feu sur la frégate anglaise *l'Aimable*, qui s'en était vivement ressentie et s'était éloignée ensuite fort endommagée. Tandis que Ver-Huell avait atteint, comme on vient de le voir, le mouillage de la rade d'Ostende, le commodore Sidney Smith, ne désespérant pas encore de couper

et de détruire l'avant-garde de sa flottille, jusque sous le canon des batteries qui couvraient le camp du général Oudinot et sous le feu de douze péniches, commandées par le capitaine de frégate Lambour, et expédiées par le contre-amiral Magon au secours des Franco-Bataves, avait osé passer, avec son vaisseau de ligne *l'Antelope*, jusques entre le grand banc et la côte, à l'entrée de cette rade. Mais le reflux se faisant beaucoup sentir et le vent mollissant, Sidney Smith n'avait eu que le temps de virer de bord, au moment où les bombes des Français portaient déjà au delà de son vaisseau. Le vice-amiral Ver-Huell avait été ainsi délivré de tout danger. Sur ses huit schooners échoués, cinq avaient été bientôt relevés. Quant à la prame *la Ville-d'Anvers*, remise à flot au retour de la marée, elle était arrivée dès le lendemain à Ostende, sous la conduite de l'enseigne Giroux. Peu après, une seconde division de la flottille batave gagna le même port, après avoir également soutenu toute une journée de combat.

Le commodore Sidney Smith, qui avait passé tout l'hiver de 1804, mouillé à l'entrée de l'Escaut, sans que la violence des courants, ni les plus rudes coups de vent, eussent pu le contraindre à lever sa croisière, la continua, après ces affaires, avec la même persévérance et la même activité. Déjà il avait inspiré au gouvernement britannique de faire construire et de joindre à ses croisières des chaloupes canonnières et des péniches, non pour les destiner à des descentes et à de grandes expéditions comme Napoléon, mais pour que, réunies, en petit nombre, aux divisions navales et extraites au besoin du bord même des vaisseaux, elles pussent servir de batteries flottantes contre les bateaux et contre les côtes mêmes des Français.

Les escadrilles qui devaient composer la grande flottille s'étendaient, comme on l'a dit, à tous les ports, à toutes les criques des côtes françaises sur l'Océan, depuis le fond du golfe de Gascogne jusqu'au delà du Pas-de-Calais. Il y en avait une au mouillage de Penmarck, à la côte sud de Bretagne, sous le commandement du capitaine de frégate Palierne. Attaquée, le 3 juin 1804, par un vaisseau, une frégate et huit péniches, que l'amiral Cornwallis avait détachés de ce côté, elle s'en fit abandonner après un combat assez vif. Le capitaine de frégate Lécolier, entré en rade de Barfleur avec une division de bateaux plats, et assailli

par trois frégates, trois brigs et plusieurs bombardes et canonnières, eut le même succès que le capitaine Palierne.

Vers le même temps, une corvette anglaise, s'étant trouvée prise d'un calme plat à l'entrée du Morbihan, se vit attaquer par des chaloupes canonnières qui, après avoir abattu son mât de misaine et lui avoir tué trente hommes, sur quatre-vingt seize qu'elle portait, la forcèrent à se rendre. Celui qui la commandait était ce même capitaine Wright qui, naguère, avait débarqué Georges Cadoudal et ses conjurés sur la falaise de Biville. Impliqué naturellement dans cette affaire, il ne fut pas traité comme un prisonnier de guerre; on l'envoya à Paris, on le soumit à une rude incarcération et l'on chercha à en tirer des aveux. Wright se coupa la gorge dans son cachot; les Anglais prétendirent qu'on l'avait soumis aux plus horribles tortures, mutilé, puis étranglé.

Cependant le ministère Addington était tombé en Angleterre, et Pitt était de nouveau mis à la tête des affaires de ce pays. Occupé d'un côté à renouer, par sa diplomatie, contre la France, une troisième coalition que l'indignation causée dans toutes les cours de l'Europe par le meurtre du duc d'Enghien, rendait plus facile, ce grand et implacable ennemi de la prépondérance française n'épargnait rien d'autre côté, en attendant, pour inquiéter la France jusque chez elle; peu fait pour se laisser intimider par les préparatifs d'invasion de Napoléon, il montra dès le premier jour son peu d'estime pour les timides mesures de ses prédécesseurs immédiats, en donnant partout le signal de l'agression contre le nouvel empereur. Tous les ports de flottille ou de construction de l'empire français ou de son alliance, depuis le Helder jusqu'à Brest, furent bravés et insultés en un moment.

Le Havre, où les bâtiments construits dans la partie de l'ouest de la Charente à la Seine venaient en général compléter leur organisation, fut bombardé les 17 et 23 juillet, ainsi que le 1er août 1804; le feu prit à plusieurs maisons, les bombes occasionnèrent quelques accidents dans le port, y écrasèrent les ponts d'un certain nombre de navires; mais peu de personnes furent tuées ou blessées; le dommage ne répondit pas à beaucoup près aux dépenses considérables de l'ennemi. Les bateaux canonniers des Français forcèrent les Anglais à se retirer, en s'avançant jusque sur leurs bombardes.

Sur les entrefaites, le capitaine de vaisseau Daugier, profitant d'une variation dans les vents, sortit du Havre même avec la division des chaloupes de la garde. Peu après, le capitaine de vaisseau de Montcabrié en fit autant, avec une division de soixante navires de flotille; suivi, harcelé dans toute sa route par les frégates et les corvettes anglaises, il arriva néanmoins heureusement à Boulogne.

Le contre-amiral Magon de Médine, d'autre côté, parti de Calais, avec cinquante-sept navires de pêche, deux canonnières, deux péniches et la prame *la Ville-de-Mayence*, qu'il montait, s'étant vu attaquer par une division ennemie, composée de deux frégates, une corvette, un brig, et soutenue par d'autres bâtiments en vue, se porta hardiment, avec sa prame, contre la corvette anglaise qui manœuvrait pour couper du port son arrière-garde, et, après l'avoir maltraitée, la força à virer de bord; jugeant prudent de faire rentrer les cinquante-sept navires de pêche à Calais, il couvrit leur retraite; puis, avec sa prame et ses deux canonnières, il gagna Boulogne, toujours en présence de la croisière ennemie et en offrant à celle-ci des occasions d'autres combats, lorsqu'il était obligé de s'éloigner de la côte et de doubler les caps.

Cependant, un plan, dont le succès lui semblait infaillible, venait d'illuminer l'esprit de Napoléon. Le vice-amiral La Touche-Tréville, maintenant commandant en chef de l'escadre de la Méditerranée, au moyen d'un camp placé dans le voisinage de Toulon, simulerait un nouveau projet d'expédition d'Égypte, sortirait tout à coup, avec dix vaisseaux et plusieurs frégates, par un coup de vent favorable, tromperait ainsi la croisière de Nelson, ce qui n'était pas le plus difficile, comme on l'a déjà vu et comme on le verra encore, ferait un mouvement de feinte vers la Sicile, reviendrait presque aussitôt sur le détroit de Gibraltar, déboucherait dans l'Océan, éviterait, pour ne pas donner l'éveil, de se montrer au Ferrol, port de la Gallice, où une division navale de France, commandée par le capitaine de vaisseau Gourdon, était bloquée depuis qu'elle avait fait retour de Saint-Domingue, se renforcerait, dans le golfe de Gascogne, de l'escadre de Rochefort armée par Villeneuve, et, après avoir réuni seize vaisseaux, paraîtrait dans le détroit de Calais pour y favoriser la tra-

versée de la flottille, tandis que le vice-amiral Ganteaume, avec l'escadre de Brest, occuperait les forces de l'amiral Cornwallis, et, au besoin, si ce dernier l'abandonnait pour se lancer après La Touche-Tréville, opérerait lui-même sa sortie, avec dix-huit à vingt-trois vaisseaux, selon qu'il y en aurait d'armés, et viendrait alors jouer, dans le Pas-de-Calais, le rôle qui, dans la première hypothèse, était assigné à La Touche-Tréville; de telle sorte que la flottille de descente serait toujours assurée d'avoir une puissante escadre pour l'appuyer dans sa traversée.

Si quelqu'un était capable de bien favoriser le plan de l'empereur, c'était plus qu'aucun autre La Touche-Tréville. Cet infatigable marin semblait oublier qu'il était revenu de Saint-Domingue atteint d'une maladie qui lui serait mortelle. Sous son énergique direction, l'escadre de Toulon prit, en peu de temps, un aspect tout nouveau; elle rappela, pendant qu'il fut à sa tête, les escadres les mieux gouvernées du règne de Louis XVI. Les officiers, astreints aux règlements, durent s'abstenir d'aller coucher à terre, même quand ils n'étaient pas de service; d'ailleurs tout le monde était de service maintenant. Les matelots furent tenus dans un continuel exercice. L'artillerie des vaisseaux français qui avait été, sous Louis XVI, la première du monde, et s'était montrée victorieuse alors dans les deux tiers des rencontres générales et dans toutes les rencontres de bâtiment à bâtiment, était déchue à ce point que, suivant la remarque de l'historien anglais James, *Nelson croyait n'avoir plus besoin d'autre tactique devant les escadres françaises que de les serrer de près et de les écraser de son feu*. Mais celle des vaisseaux de Toulon reçut de La Touche-Tréville des leçons qui auraient certainement profité au pays si elles eussent duré plus longtemps et si elles se fussent étendues plus loin. Sans jamais négliger le côté positif des soins à donner aux équipages, La Touche-Tréville s'occupait vivement de relever dans ceux-ci le côté moral. Homme d'un esprit chevaleresque, chaleureux, plein de trait, il avait pour chacun et pour tous de ces mots électriques qui font oublier les peines, qui animent au travail, exaltent le matelot et donnent au chef un caractère d'invincibilité. C'était le seul homme que Nelson considérât comme capable de lui tenir tête dans la marine française. D'ailleurs, Nelson savait déjà à quoi s'en tenir sur le compte de La

Touche-Tréville, par les petites rencontres de Boulogne dans la précédente guerre; une circonstance le lui aurait au besoin rappelé devant Toulon. Il faut la laisser raconter à La Touche-Tréville lui-même, dans une lettre pleine de simplicité, et qui néanmoins excita à un tel degré la rage de Nelson, que, dans ce style grossier qui lui était familier, il écrivit qu'il gardait cette lettre de son adversaire, pour la lui faire rentrer dans le ventre, pour la lui faire avaler.

« Général, écrivait La Touche-Tréville au ministre de la marine, du bord de son vaisseau *le Bucentaure*, en rade de Toulon, le 15 juin 1804, j'ai l'honneur de vous rendre compte de la sortie de toute l'escadre à mes ordres. Sur l'avis que j'avais reçu que plusieurs corsaires anglais infestaient la côte et les îles d'Hyères, je donnai l'ordre, il y a trois jours, aux frégates *l'Incorruptible*, *la Syrène*, et au brig *le Furet* de se rendre dans la baie d'Hyères. Les vents de l'est les ayant contrariées, elles mouillèrent sous le château de Porquerolles. Hier matin, les ennemis en eurent connaissance. Vers midi, ils détachèrent deux frégates et un vaisseau qui entrèrent par la grande passe, dans l'intention de les attaquer au mouillage. L'amiral Nelson laissa arriver, avec quatre vaisseaux, sur la petite passe, dans l'intention de couper la retraite à mes frégates. Du moment où je m'aperçus de sa manœuvre, je fis signal d'appareiller à toute l'escadre : ce qui fut exécuté. *En quatorze minutes, tout était sous voiles*, et je fis porter sur l'ennemi pour lui couper le chemin de la petite passe, et dans le dessein de l'y suivre s'il avait tenté d'y passer; mais l'amiral anglais ne tarda pas à renoncer à son projet, rappela son vaisseau et ses deux frégates engagés dans les îles, et prit chasse. Je l'ai poursuivi jusqu'à la nuit : il courait au sud-ouest. Ce matin, au jour, je n'en ai eu aucune connaissance (1). »

Nelson dut renoncer à toute espèce de tentative contre l'escadre de Toulon, qui put continuer ses préparatifs dans la plus entière sécurité; tandis que l'escadre anglaise reculait sa croisière à l'île de la Madeleine, située tout près et dans la dépendance de l'île de Sardaigne.

Ce fut à la suite de cette affaire, qui mit en si grande exaspération Nelson et les écrivains anglais, que Napoléon adressa, du château de la Malmaison, près Paris, sous la date du 2 juillet 1804,

la lettre suivante à La Touche-Tréville, lettre dans laquelle il découvrait toute l'étendue de ses espérances et de son ambition, dont les bornes n'étaient marquées qu'au bout du *monde entier*. On y verra aussi, comme dans quelques fragments de correspondance rappelés en leur lieu, que le système régulier de levée des matelots jusqu'alors et encore à présent en usage en France ne suffisait plus à Napoléon; qu'outre l'emploi qu'il faisait déjà des troupes de terre à bord des vaisseaux, et tandis qu'il déplaçait les marins pour les enrôler dans sa garde, il recourait à tous les moyens, aux plus violents, *à la presse*, *à l'enlèvement* du petit nombre des matelots qui restaient au commerce maritime, au commerce maritime, dont il achevait la ruine pour compléter les équipages des escadres, la flottille en ayant absorbé la plus grande et la meilleure partie :

« Monsieur La Touche-Tréville, vice-amiral, le ministre de la guerre donne ordre à deux bataillons d'élite des 2e et 23e régiments de ligne de s'embarquer sur votre escadre; *le 2e régiment de ligne complétera ce qui sera nécessaire pour faire le nombre de seize cents hommes dont vous avez besoin.* Si l'ordre du ministre de la guerre n'est pas arrivé, vous pouvez vous concerter avec le commandant de Toulon pour que tout soit mis à votre disposition. J'imagine qu'au moment où vous recevrez ma lettre, vous aurez dix vaisseaux en rade. *Les matelots ne peuvent sérieusement vous arrêter;* (étrange manière, on en conviendra, de comprendre la marine, et de mettre fin aux sages observations qu'avait sans doute faites l'expérimenté vice-amiral à cet égard); en désarmant les corvettes et *pressant le port de Marseille*, vous ne devez pas en manquer. *Avec les seize cents hommes, d'ailleurs, que la guerre vous fournit, vos vaisseaux se trouvent armés.* (Funeste armement, suivi de bien d'autres de la même espèce, et qui ne présageait que trop un désastre que La Touche-Tréville lui-même n'aurait peut-être pu qu'à demi conjurer.) Il doit y avoir à Toulon des obus. Exercez vos équipages à en tirer sur les pièces de trente-six, et en n'en faisant usage que lorsqu'on sera à deux ou trois cents toises. *Il n'y a point de bonnes raisons qui empêchent de s'en servir*, et quelques obus feront dans le corps d'un bâtiment de plus grands ravages que des boulets. Veillez à ce qu'ils soient chargés de roches à feu. J'ai été fort aise de voir

qu'en peu de moments votre escadre avait été à la voile; mais j'ai vu avec peine que vous étiez sorti avec un vaisseau de moins. (C'est que sans doute La Touche-Tréville savait de quel embarras, de quel danger eût été, vis-à-vis d'un adversaire tel que Nelson, un vaisseau de plus mauvais voilier et mal armé). Par le retour de mon courrier, faites-moi connaître le jour où il vous sera possible, abstraction faite du temps, de lever l'ancre. Faites-moi aussi connaître ce que fait l'ennemi; où se tient Nelson. Méditez sur la grande entreprise que vous allez exécuter, et avant que je signe vos ordres définitifs, faites-moi connaître la manière la plus avantageuse de les exécuter. Je vous ai nommé grand officier de l'empire, inspecteur des côtes de la Méditerranée; mais je désire beaucoup que l'opération que vous allez entreprendre me mette à même de vous élever à un tel degré de considération et d'honneurs, que vous n'ayez plus rien à désirer. L'escadre de Rochefort, composée de trois vaisseaux, dont un à trois ponts, et de quatre frégates, est prête à lever l'ancre; elle n'a devant elle que cinq vaisseaux ennemis. L'escadre de Bret est de vingt et un vaisseaux; ces vaisseaux viennent de lever l'ancre pour harceler l'ennemi et l'obliger à avoir le plus grand nombre de vaisseaux. Les ennemis tiennent aussi six vaisseaux devant le Texel, et y bloquent l'escadre hollandaise, forte de trois vaisseaux, de quatre frégates, et d'un convoi de trente bâtiments, où le général Marmont a son armée embarquée. Entre Étaples, Boulogne, *Vimereux et Ambleteuse, deux nouveaux ports que j'ai fait construire*, nous avons *dix-huit cents chaloupes canonnières, bateaux canonniers, péniches, etc., portant cent vingt mille hommes et dix mille chevaux.* QUE NOUS SOYONS MAITRES DU DÉTROIT SIX HEURES, ET NOUS SERONS MAITRES DU MONDE. Les ennemis ont devant Boulogne, devant Ostende et aux Dunes, deux vaisseaux de 74, trois de 64, et deux ou trois de 50. Jusqu'ici l'amiral Cornwallis n'a eu que quinze vaisseaux; mais toutes les réserves de Plymouth et de Portsmouth sont venues le renforcer devant Brest. Les ennemis tiennent aussi à Cork, en Irlande, quatre à cinq vaisseaux de guerre; je ne parle pas de frégates et de petits bâtiments, dont ils ont une grande quantité. — Si vous trompez Nelson, il ira en Sicile, ou en Égypte, ou au Ferrol. Des cinq vaisseaux qui sont dans ce port, quatre seulement sont prêts; le cinquième le sera pourtant

en fructidor (fin d'août et commencement de septembre); mais je pense que le Ferrol est trop indiqué, et il est naturel que l'on suppose, si votre escadre sort de la Méditerranée dans l'Océan, qu'elle est destinée à débloquer le Ferrol; il paraîtrait donc meilleur de passer devant Rochefort, ce qui vous ferait une escadre de seize vaisseaux et de onze frégates, et alors, sans mouiller, sans perdre un seul instant, soit en doublant l'Irlande très au large, soit en exécutant le premier projet, d'arriver devant Boulogne. Notre escadre de Brest, forte de vingt-trois vaisseaux, aura à son bord une armée et sera toujours à la voile, de manière que Cornwallis sera obligé de serrer la côte de Bretagne pour tâcher de s'opposer à sa sortie. Du reste, pour fixer mes idées sur cette opération qui a des chances, mais dont la réussite offre des résultats si immenses, j'attends le projet que vous m'avez annoncé, et que vous m'enverrez par le retour de mon courrier. Il faut embarquer le plus de vivres possible, afin que, dans aucune circonstance, vous ne soyez gêné par rien. — A la fin du mois, on va lancer un nouveau vaisseau à Rochefort et un à Lorient. Il serait possible qu'ils fussent prêts : celui de Rochefort n'offre lieu à aucune question; mais si celui de Lorient était en rade, et n'eût pas eu la facilité de se rendre avant votre apparition devant l'île d'Aix, je désire savoir si vous pensez que vous dussiez faire route pour le joindre. Toutefois, je pense qu'en sortant par un bon mistral, il est préférable à tout de faire l'opération avant l'hiver; car, dans la mauvaise saison, il serait possible que vous eussiez plus de chance pour arriver; mais il se pourrait qu'il y eût plusieurs jours tels qu'on ne pût profiter de votre arrivée. En supposant que vous pussiez partir avant le 10 thermidor (30 juillet), il est probable que vous n'arriverez devant Boulogne que dans le courant de septembre, moment où les nuits sont déjà raisonnablement longues, et où les temps ne sont pas longtemps mauvais. NAPOLÉON (2). »

Le 21 juillet 1804, Napoléon arriva de nouveau à Boulogne, et s'y occupa incontinent d'inspecter une partie de la flottille. Mais une affreuse tempête s'étant soudain élevée et mettant les bateaux plats en danger de périr, il se retira au fort de l'Heurt et y passa la nuit. Le spectacle de désolation dont il fut témoin dut lui suggérer bien des réflexions sur le sort qu'une bourrasque du

même genre pouvait réserver à sa flottille tout entière, une fois engagée dans la traversée, quoique pourtant il eût placé dans la tempête une partie de ses espérances de passage.

Le 2 août, Napoléon donna l'ordre au ministre de la marine d'expédier un courrier extraordinaire à Toulon, pour faire connaître à La Touche-Tréville que plusieurs divisions de la flottille n'ayant pu encore rejoindre, il différait l'expédition d'un mois, et que le vice-amiral eût à profiter de ce délai pour ajouter à son escadre le vaisseau *le Berwick*. Mais, peu de jours après l'arrivée de ce courrier, qui attestait les continuelles incertitudes, les prétextes de retard de Napoléon, au moment de confier ses destinées à la mer et aux bateaux plats, le deuil se répandait sur l'escadre de Toulon.

Le 10 août 1804, en effet, saisi par un accès aigu, dont il mesura tout de suite le danger, La Touche-Tréville fut en vain sollicité de se laisser porter à terre pour y recevoir les secours qu'exigeait sa situation; et, dans la nuit du 19 au 20 du même mois, il expira à bord du *Bucentaure*, en prononçant une dernière fois ces paroles : « Un officier de mer doit mourir sous le pavillon de son vaisseau. » Le journal officiel du gouvernement impérial, qui était alors en tout l'expression du souverain, après s'être tu quelques jours au sujet de cette mort, dont il était facile de prévoir la fâcheuse influence sur les événements, consacra à l'illustre marin une page nécrologique qui se terminait ainsi : « Le vice-amiral La Touche-Tréville emporte les regrets de toute la marine; sa vie rappellera de longs et honorables services, et sa mort laisse le grand exemple d'un dévouement sans bornes à la discipline (3). »

La Touche-Tréville était dans la cinquante-neuvième année de son âge, et dans toute la force de son expérience, dans tout le développement de son génie militaire quand il mourut. Sa dépouille, transportée à terre, ne reçut les derniers honneurs que plus de deux mois après. Les marins de son escadre, dont il avait été le modèle et la gloire, dans une cérémonie à la fois imposante et filiale, allèrent inhumer son corps sur le sommet du cap Sepet, qui dominait la rade et les vaisseaux; et là, ils élevèrent un modeste mais glorieux monument à sa mémoire, en quelque sorte en présence de l'ennemi que, vivant, il avait vu fuir devant lui,

et comme s'ils eussent espéré que son ombre, planant au-dessus d'eux, les protégerait encore.

La nouvelle de cette mort parut déconcerter l'empereur ; elle lui fut un nouveau prétexte de différer de plus en plus l'expédition projetée. Napoléon qui, le 16 août, jour de sa fête, avait fait au camp de Boulogne, une solennelle distribution des insignes de la Légion d'honneur, remit à un autre temps l'exécution de son dessein et se proposa d'aller, en attendant, visiter les départements allemands réunis à la France.

Mais, avant de quitter Boulogne, il sembla mettre quelque vanité à prouver à la flottille et aux Anglais, qu'il n'avait pas peur de la mer, et que, sur cet élément aussi, il avait confiance en *son étoile*. Un petit engagement, dont il fut fait grand bruit en raison de sa présence, lui en fournit l'occasion. Le 26 août 1804, la ligne d'embossage de la flottille impériale, commandée, sous les ordres de Bruix, par le contre-amiral La Crosse, étant composée de soixante-deux bateaux de première espèce, de quarante-deux de seconde, de six bateaux bombardiers et de trente-six péniches, l'ennemi étant mouillé à une lieue et demie de distance, sur une ligne parallèle à celle des Français, avec deux vaisseaux de ligne, deux frégates de 44 canons chacune, sept corvettes de guerre à trois mâts, deux lougres et un cotre, les vents soufflant de la partie du nord-nord-est petit frais, le ciel étant fort beau et la mer peu houleuse, une des corvettes anglaises manœuvra pour observer la ligne française, et, tout en se tenant à très-grande portée de canon, tira néanmoins plusieurs bordées dirigées sur la flottille. Il était alors deux heures de l'après-midi. L'amiral Bruix fit signal à la première division de chaloupes canonnières, commandée par le capitaine de vaisseau Le Ray, de lever l'ancre et de sortir de la ligne d'embossage pour aller repousser la corvette ennemie. Cet ordre fut exécuté avec célérité. La corvette n'eut pas plutôt vu le mouvement de la division Le Ray, qu'elle se replia sur son escadre. La mer était à cet instant qui marque l'intervalle du flux et du reflux, ne montant ni ne baissant, mais le jusant toutefois étant bien près de se faire sentir. La division Le Ray reçut ordre de louvoyer pour s'élever au vent, ce qu'elle fit avec assez de succès pour se trouver bientôt à plus d'une lieue au large de la droite de la ligne d'embossage de la flottille. Cepen-

dant, l'ennemi avait formé un détachement composé de la frégate *l'Immortalité*, de 44 canons, d'une corvette de 24, de trois brigs de 18, et d'un cotre de 16, pour attaquer la division française et s'opposer à son ralliement à la flottille; mais, à trois heures, cette division, sur le signal que Bruix lui en fit, prit elle-même l'offensive. L'action s'engagea à demi-portée de canon, et bientôt le feu devint général.

Ce fut alors que Napoléon et Bruix, accompagnés des ministres de la marine et de la guerre, s'embarquèrent dans un canot, pour diriger de plus près les mouvements de la flottille (4). Les Anglais regagnèrent d'abord le large; mais, presque aussitôt, ils reformèrent leur ligne, reprirent la bordée de terre par une contremarche, et vinrent de nouveau engager la droite des Français à deux tiers de portée. Cette distance fut promptement diminuée par l'ordre que, sur l'invitation de l'empereur, donna Bruix de presser l'ennemi au feu, en faisant arriver tout à la fois les chaloupes sur une ligne de front serrée et en gouvernant sur les Anglais. Ce mouvement plaça les deux lignes à moins d'une demi-portée de canon l'une de l'autre, et il s'engagea entre elles un feu des plus vifs, auquel vinrent prendre part successivement la quatrième division des chaloupes canonnières, commandée par Pévrieux, et deux sections de péniches à obusiers prussiens, aux ordres des lieutenants de vaisseau Maison-Blanche et Lasalle. Les Anglais soutinrent ce feu pendant deux heures avec beaucoup de fermeté; mais, tout à coup, on aperçut leur corvette qui recevait la remorque d'un brig accouru, sur ses signaux, pour la retirer du combat. La frégate *l'Immortalité*, que plusieurs péniches de la division Lasalle menaçaient, assure-t-on, d'un abordage, revira aussi de bord en abandonnant le champ de bataille, et, si l'on en croit le rapport du chef d'état-major de la flottille, Mathias Lafond, inséré au *Moniteur*, elle fut suivie par la division anglaise entièrement désemparée. Les chaloupes et plusieurs péniches françaises, toujours d'après ce rapport, un peu suspect d'exagération en l'honneur de la présence de l'empereur aux opérations, poursuivirent les ennemis dans leur retraite, en les canonnant en chasse. Le cotre qui faisait partie de la ligne anglaise, n'eut pas le temps de rallier son escadre; il avait été tellement maltraité dans l'action, qu'il coula bas à trois quarts

de lieue environ du mouillage des siens, et à la vue d'une foule immense qui s'était portée sur la côte pour être témoin du combat. Comme alors le jusant était devenu très-violent et entraînait la flottille sous le vent, Bruix avait fait signal de manœuvrer pour reprendre poste dans la ligne d'embossage, ce qui fut exécuté, en bon ordre, vers sept heures du soir. Les détails de cette affaire furent très-flatteurs pour les capitaines de vaisseau Le Ray et Pévrieux, pour les lieutenants Maison-Blanche et Lasalle, ainsi que pour les enseignes Massieu de Clairval, Vattinel, Morin, Bourdon et Delaunay.

Le lendemain, 27 août, comme pour saluer le départ de l'empereur par le spectacle d'un nouveau combat de mer, Bruix, profitant du reste du jusant, fit appareiller la troisième division des bateaux de la première espèce, commandée par le capitaine de frégate Guinguand, ainsi que la section de péniches à obusiers prussiens, commandée par le lieutenant de vaisseau Lasalle. Ces navires s'élevèrent assez promptement au vent et se formèrent en bataille dans le sud-ouest du fort de l'Heurt. Les Anglais, qui s'étaient renforcés, pendant la nuit, détachèrent aussitôt deux frégates, de 44 canons chacune, avec quatre gros brigs de guerre, qui s'approchèrent de la division française, et le combat ne tarda pas à s'engager. Les ennemis manœuvrant sans cesse pour se tenir à grande portée de canon, et ayant repris la bordée qui les ralliait à leur escadre, Bruix fit signal au commandant Guinguand de les serrer au feu, comme cela avait eu lieu la veille. Alors, les navires français détachés mirent tous ensemble le cap sur les Anglais, et l'action devint plus vive. Toutefois ceux-ci, voulant toujours éluder une affaire décisive, au rapport du chef d'état-major de la flottille, ou, selon plus de probabilité, essayant seulement d'attirer les petits navires français plus au large, où ils en auraient eu beau jeu, laissèrent arriver sur leur escadre et parurent ainsi livrer le champ de bataille à la division Guinguand, qui, peu après, sur un signal de Bruix, reprit son poste dans la ligne.

Le jour même où ce dernier combat avait lieu, l'empereur qui, la veille, avait parcouru la ligne d'embossage de la flottille, dans le canot sur lequel il avait assisté au premier engagement, partit de Boulogne pour Aix-la-Chapelle, en passant par Saint-

Omer. Il data de cette dernière ville, le 28 août 1804, la lettre suivante, adressée à son ministre Decrès :

« Il me semble qu'il n'y a pas un moment à perdre pour envoyer un amiral commander l'escadre de Toulon. Elle ne peut être plus mal qu'elle n'est aujourd'hui entre les mains de Dumanoir (le contre-amiral Dumanoir le Pelley) qui n'est ni capable de maintenir la discipline dans une aussi grande escadre, ni de la faire agir. Il me paraît que pour commander cette escadre, il n'y a que trois hommes : Bruix, Villeneuve et Rosily. Pour Rosily, je lui crois de la bonne volonté, mais il n'a rien fait depuis quinze ans, et j'ignore s'il a été bon marin, et les commandements qu'il a eus. Toutefois il y a une chose très-urgente, c'est de prendre un parti sur cela. *Il y a encore des matelots en France.* (Ne dirait-on pas d'un homme qui regrettait de ne pas encore avoir absorbé le dernier de ceux-ci.) Le général Davoust m'a assuré que si on lui donnait l'autorisation nécessaire, sans que les syndics (des classes, les gardiens naturels des droits des gens de mer et du personnel réservé au commerce maritime) ni personne en fût instruit, *il pourrait enlever huit cents hommes ;* ce serait une chose assez importante. Écrivez dans ce sens à ce général. *Il y en a encore sur les côtes de Normandie et de Bretagne. Il faut une mesure extraordinaire.* »

Le sens de Napoléon s'obscurcissait de plus en plus en fait de marine. Le nouveau matériel naval qu'il avait adopté pour elle (les bateaux plats) et qu'il déclarait, dans une lettre à l'adresse de Decrès, en date du 18 septembre 1804, ne devoir plus être considéré *comme d'expédition*, mais *comme établissement fixe*, démontre d'un côté la vérité de cette assertion. Son singulier procédé pour entretenir le personnel des équipages, en tuant le commerce maritime et la course par *la presse et les enlèvements de matelots*, en encadrant les véritables marins souvent dans ses troupes de terre pour leur substituer tantôt des paysans, tantôt des soldats de conscription qui, suivant la remarque de plusieurs amiraux, ne faisaient qu'encombrer les ponts, atteints qu'ils étaient du mal de mer, dès qu'on mettait à la voile, son ignorance, avouée par lui, du plus ou moins de mérite des états-majors et même des officiers généraux de la marine, confirment, d'autre part, l'opinion que l'on se forme de

Napoléon, en fait de choses maritimes, quand on n'est pas servilement occupé à ne chercher en lui que des conceptions d'un génie sans égal.

Des trois hommes que Napoléon désignait à Decrès, comme les seuls susceptibles d'être appelés au commandement de l'escadre de Toulon, celui qu'il traitait avec le plus de dédain était, avec Bruix, le plus capable; il le reconnaîtrait bientôt lui-même, mais quand il ne serait plus temps. Jusque-là il l'accablerait de de son mépris, comme il faisait d'ailleurs, à de très-rares exceptions près, dont avaient été Bruix et La Touche-Tréville, à l'égard des plus méritants officiers de l'armée navale. « M. Rosily m'a écrit pour me demander à être grand officier de la Légion d'honneur, annoncerait-il à Decrès. Cela m'est difficile. Missiessy, Gourdon, La Crosse, Magon, sont dans mon esprit au-dessus de lui; il a donc tort de se comparer à Bruix, *à Ganteaume*, *à vous*, *à Villeneuve*. (Certes, Rosily, qui avait tenu une place si honorable sur les vaisseaux dans la guerre de l'indépendance de l'Amérique, quoique dans un rang secondaire, faisait bien de l'honneur à ces trois derniers de se comparer à eux.) *J'estime même que tout capitaine de vaisseau qui a fait la guerre et qui a quelque mérite, a plus de considération à mes yeux que Rosily..... Voyez à l'employer, ou bien qu'il reste comme il est; mais que je n'entende plus parler de lui pour aucune espèce d'avancement.* Les hommes qui restent à Paris (Rosily n'y restait que parce que, malgré ses prières incessantes, on se refusait à l'employer), ne peuvent se comparer aux hommes qui s'exposent à tous les dangers qu'on court à la mer, et dès qu'ils s'élèvent jusqu'à se comparer à eux, il faut le leur rappeler et les faire rentrer en eux-mêmes (5). »

C'était bien dur pour un des plus savants marins de cette époque si pauvre en officiers généraux d'un vrai mérite, pour un des plus anciens vice-amiraux de la flotte, qui, voyant en quelles mains la mort de Latouche-Tréville et la maladie de Bruix, exposaient la marine à tomber, se mettait en avant, malgré son âge, avec une patriotique ardeur; pour un homme enfin dont, peu de mois après l'avoir si dédaigneusement rejeté, on solliciterait l'expérience. Mais, dans ce temps, l'empereur était en veine de brutalités contre les marins les plus dignes de sa flotte. Il écrivait, des environs de Gueldres, le 14 septembre « La conduite du général Linois

est misérable », et, en même temps, il ordonnait que l'on insérât dans le *Moniteur* toute la partie du rapport du capitaine général Decaen, relative à l'affaire de la rencontre du convoi de la Chine, qui pouvait être la plus injurieuse pour le vainqueur d'Algésiras. Le lendemain, c'était une autre lettre, datée de Cologne, sur le même sujet : « Monsieur Decrès, ministre de la marine, écrivait-il, je vous ai déjà exprimé tout ce que je ressentais de la conduite du général Linois ; il a rendu le pavillon français la risée de l'Europe. Le moindre reproche qu'on puisse lui faire, c'est d'avoir mis beaucoup trop de prudence dans la conservation de sa croisière. Des vaisseaux de guerre ne sont pas des vaisseaux marchands. C'est l'honneur que je veux qu'on conserve, *et non quelques morceaux de bois et quelques hommes*..... Je voudrais pour beaucoup que ce malheureux événement ne fût pas arrivé ; *je préférerais avoir perdu trois vaisseaux.* » Linois aurait été bien embarrassé d'en perdre trois ; il ne lui en avait donné qu'un pour tenir les mers de l'île Sainte-Hélène au delà du détroit de la Sonde, contre dix vaisseaux de ligne, huit frégates et de nombreuses corvettes d'Angleterre qui parcouraient ces mêmes parages. Il était un officier de la marine, du moins, qui semblait devoir être à l'abri des brutalités de Napoléon ; c'était celui qu'il avait lui-même placé à la tête du bataillon des marins de sa garde, le commandant, depuis vice-amiral Daugier. Il n'en fut pas plus exempt pourtant que les autres, et, en outre, l'empereur fit rejaillir sur tout le corps de la marine l'injure qu'il lui adressait. Daugier, qui n'avait qu'une foi médiocre dans les chaloupes canonnières de la garde sur lesquelles on le condamnait à servir, lui, dont les honorables commencements dataient du règne de Louis XVI, aurait préféré le commandement d'une division de vaisseaux, d'un seul vaisseau même ; il ne le cachait pas, et, de plus, il venait d'être atteint d'une sérieuse maladie. Napoléon qui niait le mal de Bruix, alors à deux doigts du tombeau, nia en ces termes celui du commandant des marins de sa garde, dans une lettre datée de Trèves, le 6 octobre 1804 : « Monsieur Decrès..... soyez donc ministre de la marine. Quoi ! au moment où l'opinion est que je pars de Luxembourg pour Boulogne, afin de m'y occuper de l'expédition, le commandant des marins de ma garde donne sa démission, et vous le trouvez bon ! Il n'a

donc plus de sang français dans les veines..... Daugier n'est pas plus malade qu'il l'était; d'ailleurs, il faut savoir mourir. Ce sont les sollicitations et les cajoleries de sa femme qui l'ont porté à cette démarche. En vrai ministre de la marine, *cette turpitude de votre corps* devait s'arrêter à vous et ne point venir sous mes yeux.»

Ces façons de s'exprimer et quelquefois d'agir en conséquence étaient peu dignes d'une Majesté impériale; ce fut d'elles peut-être que les ennemis de Napoléon et les pamphlétaires aux gages des Anglais et des princes émigrés, s'autorisèrent pour le taxer d'autres violences dont il n'était certainement pas capable, comme d'avoir donné un coup de poing à Bruix sur la plage même de Boulogne, parce que celui-ci aurait manifesté une opinion contraire à la sienne au sujet de quelque opération navale, et aurait répondu avec courage à des paroles injurieuses pour lui. Sur cette violence de Napoléon, l'amiral aurait tiré son épée du fourreau, aurait fait le geste d'en vouloir percer l'empereur, et, empêché de pousser plus loin par les officiers qui étaient présents, il aurait arraché ses épaulettes, ses insignes de la Légion d'honneur, les aurait foulés aux pieds; enfin, il aurait donné sa démission d'amiral et de conseiller d'État (6). Mais il fallait que le pamphlétaire, d'origne anglaise, qui écrivait ces calomnies et bien d'autres, et qui ajoutait même charitablement que Bruix était mort peu après, *sans doute par le poison*, fût bien sûr de la foi robuste de ses lecteurs royalistes et anglomanes, pour les répandre, en 1814, quelques années seulement après que chacun avait pu être témoin de ce qui s'était passé sur la plage de Boulogne, pendant que Napoléon s'y trouvait, et avait pu voir Bruix continuer à exercer son commandement sur la flottille plusieurs mois encore après le départ de l'empereur pour Aix-la-Chapelle.

En ce qui concernait le commandement de l'escadre de Toulon, les affections personnelles du ministre Decrès firent tomber le choix de l'empereur sur le vice-amiral Villeneuve, pour succéder à La Touche-Tréville, mais non pour le remplacer. Le contre-amiral Burgues-Missiessy, qui eût été, comme Rosily, préférable à Villeneuve pour exercer un si important commandement, fut seulement nommé à celui de la petite escadre de Rochefort, à la place de ce dernier.

A cette époque, Napoléon avait encore fait subir de grandes modifications à son plan de campagne navale. « Nous avons trois expéditions à faire, écrivait-il, de Mayence, à Decrès, le 29 septembre 1804. Première expédition : mettre la Martinique et la Guadeloupe à l'abri de tout événement..... s'emparer de la Do minique et de Sainte-Lucie, ce qui contribuera merveilleusement à mettre la Guadeloupe et la Martinique à l'abri de tout événement..... L'escadre de Rochefort sera destinée à cette expédition, qui sera commandée par le général de division Lagrange (pour les troupes de débarquement). Deuxième expédition : prendre Surinam et les autres colonies hollandaises (dont l'Angleterre s'était emparée)..... porter du secours à Saint-Domingue. (Le général Lauriston, d'après une autre lettre du même jour, commanderait les troupes de l'expédition de Surinam ; Victor Hugues serait fait colonel et commanderait en second)..... Troisième expédition : prendre Sainte-Hélène, et y établir une croisière pendant deux ou trois mois..... L'expédition de Sainte-Hélène porterait deux cents hommes de secours au Sénégal, reprendrait Gorée (que les ennemis avaient de nouveau occupé au mois de mars 1804), suivrait tous les établissements anglais le long de la côte d'Afrique, qu'elle mettrait à contribution et brûlerait. (Les troupes de l'expédition de Sainte-Hélène seraient commandées par le général Reille)..... A cet effet, l'escadre de Toulon, composée de onze à douze vaisseaux, partirait la première. Arrivée dans l'Océan, elle détacherait deux vaisseaux, quatre frégates et deux brigs pour l'expédition de Sainte-Hélène ; et, au nombre de neuf à dix vaisseaux et de trois frégates, portant cinq à six cents hommes, marcherait droit sur la Guyane, où elle prendrait Victor Hugues (commandant alors à Cayenne), et se rendrait à Surinam. Du moment qu'on aurait avis que l'escadre de Toulon aurait mis à la voile, l'escadre de Rochefort aurait ordre de partir. Elle irait droit à la Martinique, s'emparerait de Sainte-Lucie et de la Dominique, et se mettrait sous les ordres de l'amiral commandant l'escadre destinée à l'expédition de Surinam. Cette escadre ainsi forte de quatorze à quinze vaisseaux et de sept à huit frégates, mettrait à contribution toutes les îles anglaises, ferait toutes les prises qu'elle pourrait, se présenterait devant toutes les rades, arriverait devant Saint-Domingue, y jetterait

mille à douze cents hommes, des armes et de la poudre selon les événements, ferait tout le mal qu'elle pourrait à la Jamaïque, opérerait son retour sur le Ferrol, débloquerait les cinq vaisseaux (du capitaine de vaisseau et peu après contre-amiral Gourdon), et, au nombre de vingt vaisseaux, irait à Rochefort. » Dans ce plan, le vice-amiral Villeneuve commanderait, pour les vaisseaux, l'expédition de Surinam, le contre-amiral Missiessy celle de la Martinique. Le succès semblait certain, comme dans l'ancien plan, à Napoléon, qui, déjà, désignait le vice-amiral Villaret-Joyeuse pour la capitainerie générale de la Martinique et de Sainte-Lucie, à la place du général Ernouf, passant à la Guadeloupe, et Victor Hugues pour le commandement général de Surinam et de Cayenne, avec des généraux de brigade, sous ses ordres, à Demerari, Berbice et Cayenne.

Napoléon, dans ce nouveau calcul, ne semblait plus destiner que très-éventuellement l'escadre de Toulon à favoriser la traversée de Boulogne en Angleterre. C'était maintenant sur l'escadre de Brest, commandée par Ganteaume, qu'il paraissait fonder ses principales espérances à cet égard, après qu'elle se serait d'abord portée sur l'Irlande, à laquelle Decrès tendait peu à peu à circonscrire le grand projet d'invasion, ou sur l'Écosse. « On doit sortir de Brest, dit-il dans une lettre datée également de Mayence, le 29 septembre 1804, doubler l'Irlande, hors de vue de toute côte, et l'aborder comme l'aborderait un vaisseau venant de Terre-Neuve. En parlant ainsi, je ne parle que politiquement et point nautiquement, car les courants doivent décider du point où l'on doit attaquer la terre. Politiquement, il vaudrait mieux s'exposer à attaquer l'Écosse qu'à attaquer plus bas. Cette manœuvre déconcertera l'ennemi. Trente-six heures après avoir mouillé, on doit reprendre le large, laissant les brigs et tous les transports. *Le Volontaire* aura ses canons à fond de cale, dont l'armée se servira, soit pour batteries de côte, soit pour tout autre événement imprévu. Sur tout ceci je suis d'accord avec vous (avec son ministre Decrès); *mais le débarquement en Irlande ne peut être qu'un premier acte.* Si, seul, il devait former une opération, nous courrions de grandes chances. *L'escadre doit donc*, après s'être renforcée de tous les bons matelots des six transports, *entrer dans la Manche, se porter sur Cherbourg, recevoir là des nouvelles de la situation de l'armée de Boulogne, et favoriser le*

passage de la flottille. Si, arrivée devant Boulogne, les vents étaient plusieurs jours contraires et l'obligeaient à passer le détroit, elle devrait se porter au Texel; elle y trouverait sept vaisseaux hollandais et vingt-sept mille hommes embarqués, les prendrait sous son escorte et les conduirait en Irlande. Une de ces deux opérations doit réussir, et alors, soit que j'aie trente ou quarante mille hommes en Irlande, soit que je sois en Angleterre ou en Irlande, *le gain de la guerre est à nous*..... Je pense que le départ de l'expédition de Toulon et de l'expédition de Rochefort doit précéder le départ de celle d'Irlande, car la sortie de ces vingt vaisseaux les obligera (les ennemis) à en expédier plus de trente..... Si les choses pouvaient se faire à souhait, je désirerais que l'escadre de Toulon pût partir le 20 vendémiaire (12 octobre 1804), celle de Rochefort avant le 10 brumaire (1er novembre), et celle de Brest, avant le 1er frimaire (22 décembre 1804) ». On verra, dans le chapitre suivant, quelles transformations subit encore ce plan.

En attendant que l'exécution en fût tentée, les Anglais, eux, entreprenaient d'incendier la flottille impériale jusqu'au mouillage de Boulogne. L'amiral Keith, chargé de cette expédition, arriva devant ce port, le 1er octobre 1804, avec diverses sortes de brûlots, parmi lesquels on remarquait les *catamarans*, espèce de nouvelle et infernale invention. C'étaient des coffres longs de vingt pieds sur trois de large, terminés par deux pointes en forme de proue, sans mâture, pontés et lestés pour rester à fleur d'eau; ce qui les rendait, surtout de nuit, très-difficiles à distinguer. Dans l'intérieur du coffre, au milieu de la poudre et des matières inflammables qui y étaient hermétiquement enfermées, se trouvait une pièce d'horlogerie, dont le grand ressort monté faisait, après un laps de temps déterminé, abattre le chien d'une forte platine, et produisait immédiatement l'explosion du *catamaran*. Une autre espèce de brûlots consistait en un baril rempli d'artifices, porté sur l'eau verticalement, et qui, à l'aide d'un ressort tendu de manière à partir au moindre choc, s'enflammait dès qu'il rencontrait un corps résistant. Tous ces brûlots lançaient au loin une grande quantité de pièces de bois creusées et chargées d'une composition inflammable qui s'allumait par des mèches, comme les bombes et les obus (7). L'ensemble des forces ennemies présentait alors cinquante-deux bâtiments de toutes sortes.

L'amiral Bruix, soupçonnant ce que plusieurs de ces bâtiments, surtout ceux de moindre apparence, recelaient de maux projetés, fit promptement établir des barrages en avant, à la droite, à la gauche et au centre de sa ligne; en même temps, il détacha sur la rade un grand nombre de canots bien armés et de péniches, destinés à détourner les brûlots. A dix heures du soir, les Anglais, à la faveur d'une fusillade engagée entre leurs péniches et les canots français, entreprirent de lancer leurs brûlots, qu'ils faisaient conduire par des embarcations jusqu'à une certaine distance, puis qu'ils abandonnaient au vent et aux courants qui, leur étant favorables, les portaient sur la ligne française. Bruix, heureusement avait prévu cette manœuvre; par son ordre, la ligne de la flottille, habilement commandée par le contre-amiral La Crosse, s'ouvrait avec célérité pour laisser passage aux machines incendiaires de l'ennemi, puis se refermait pour s'ouvrir encore sur divers points. Il en résulta que la plupart des brûlots éclatèrent en dedans de cette ligne, très-près du rivage; onze d'entre eux sautèrent, sans rien produire qu'un grand fracas, entre le fort de l'Heurt et le port de Vimereux. Tandis que les Anglais perdaient en outre bon nombre de leurs embarcations, qui furent coulées bas, les Français n'avaient à regretter que la perte d'une péniche, engloutie avec une partie de son équipage, par l'explosion d'un des brûlots ennemis.

Les Anglais firent contre le Fort-Rouge de Calais une tentative qui ne leur réussit pas mieux que leur effort contre la flottille de Boulogne.

Un des derniers événements maritimes de l'année 1804 eut lieu au cap Grisnez, où les croisières anglaises épiaient sans cesse le passage des divisions de bateaux plats. Le capitaine de frégate Lambour, conduisant, vers la fin d'octobre, une de ces divisions, y combattit, à portée de pistolet, avec deux prames, une frégate anglaise, lui fit lâcher prise, ainsi qu'à toute la croisière ennemie, et arriva triomphalement à sa destination.

Le rapport que fit Bruix de cette affaire fut le dernier de cet amiral. Miné jusqu'à la dernière extrémité par le feu de ses passions, par les fatigues militaires, qui n'avaient pu lui faire suspendre, même dans ces derniers temps, son irrésistible entraînement aux plaisirs, il se vit dans la nécessité absolue de laisser le

commandement de la flottille au contre-amiral La Crosse et d'aller essayer, dans Paris, si la science des médecins pourrait encore prolonger ses jours. Elle ne put venir à bout de les conduire que jusqu'au mois de mars 1805. Le journal officiel de l'empereur lui paya un tribut de regrets et d'éloges, comme il avait fait pour La Touche-Tréville. « C'est dans la dernière époque de sa carrière, dit le *Moniteur*, alors fidèle expression du maître, que, luttant sans cesse contre la nature, il montra une âme plus ardente dans un corps qui succombait ; que ses conceptions parurent plus fortes et son imagination plus féconde ; et que son dévouement lui rendit tout facile lorsque son état semblait lui rendre tout impossible. Cependant aucune illusion ne le soutenait plus, il voyait s'approcher le terme de sa vie, lorsque, chargé de si grands intérêts, il aurait pu se promettre tant de gloire ; le sentiment si noble, si profond de ses devoirs remplissait son cœur et avait survécu à toutes ses espérances (8). » Le 4 avril suivant, les marins de la flottille, auxquels se réunirent des députations de chacun des corps de l'armée de terre, firent célébrer, dans l'église paroissiale de Boulogne, une pompe funèbre des plus magnifiques, pour honorer la mémoire de l'amiral Bruix, conseiller d'État, colonel général et inspecteur des côtes de l'Océan, chef de la treizième cohorte de la Légion d'honneur. Bruix avait à peine quarante-quatre ans quand il mourut. En moins d'une année, la France venait de perdre ses deux meilleurs amiraux, ceux qui seuls peut-être eussent pu lui épargner les irréparables désastres qui la menaçaient sur mer.

Cependant Linois dans les mers de l'Inde, poursuivait, avec des forces insuffisantes, ses actives et productives croisières. La première avait causé aux Anglais une perte de douze à quinze millions. Parti une seconde fois de l'île de France, le 20 juin 1804, avec son vaisseau *le Marengo* et ses deux frégates *l'Atalante* et *la Sémillante*, il déconcertait, troublait ou ruinait les Anglais qui avaient, comme on l'a dit, dans les mêmes parages, dix vaisseaux de ligne, huit frégates et nombre d'autres bâtiments de guerre, sans compter leurs vaisseaux de Compagnie. Il entra dans le golfe de Bengale, passa auprès de Madras, visita les rades de Mazulipatam et de Coringo, prolongea la côte de Golconde, détruisit plusieurs bâtiments anglais, prit et emmena *la Perle*, *le Hope*,

superbe et riche navire, doublé en cuivre, et de sept cent vingt-cinq tonneaux, qui portait du Bengale en Angleterre les dépêches du major général Wellesley (depuis duc de Wellington), *la Charlotte*, *l'Upton-Castle*, navires de six à sept cents tonneaux chacun et aussi doublés en cuivre, richement chargés et bien armés. Le 18 septembre, il attaqua, sur la côte de Coromandel, et sous le canon du fort de Vizagapatnam, trois bâtiments anglais, dont deux de la Compagnie et un vaisseau de ligne de 56 canons, *le Centurion*, présumé monté par l'amiral Rainier. Un des bâtiments, *la Princesse-Charlotte*, de 26 canons, fut pris, un autre se jeta à la côte, et le vaisseau de ligne fut abandonné dans le plus misérable état. Le 3 novembre suivant, Linois parut, avec son vaisseau, ses deux frégates et trois de ses prises, au vent de l'île de France, que le commodore Osborn bloquait avec une division anglaise, composée du *Tremandous*, armé de 80 canons, du *Lancastre*, armé de 74, et des frégates *le Phaëton* et *la Terpsichore*. Le contre-amiral français, qui avait eu connaissance en route de ce blocus, arrivait en toute hâte pour le faire lever, sans calculer la force de l'ennemi. S'étant dirigé sur le port du sud-est, il mit sa division en ligne de bataille ; mais, cette fois, ce furent bien les vaisseaux de guerre anglais qui se laissèrent abuser par des navires marchands, et, de plus, par des navires marchands amarinés. Croyant que les trois prises que Linois avait avec lui étaient des bâtiments de guerre, ils ne jugèrent pas à propos d'engager une action et prirent chasse. C'est ainsi que le blocus de l'île de France fut levé en 1804, et qu'en outre cette colonie fut approvisionnée, avec la plus grande abondance, par suite des captures de Linois. Les dépêches que cet officier général avait trouvées sur *le Hope*, envoyées en France, y furent regardées comme de la plus haute importance. Elles dénonçaient, entre autres choses, la vaste influence qu'exerçait alors un officier français, nommé Perron, sur plusieurs princes de l'Inde, et les moyens que cet officier ménageait à la France de relever des établissements militaires dans cette riche contrée. Le même navire qui apportait ces nouvelles de la croisière de Linois, en donnait aussi des succès des corsaires des îles de France et de la Réunion dans la mer des Indes. Ils avaient déjà capturé vingt et un navires, dont douze d'un produit de deux millions deux cent trente-sept mille francs, et treize

présentant un ensemble de cinq mille quatre cent soixante-dix tonneaux.

Telle était la situation des affaires maritimes et coloniales de la France vers la fin de l'année 1804, quand l'Espagne se vit entraînée à prendre ouvertement parti dans la guerre contre les Anglais. Le gouvernement britannique, très au courant des secours en argent que le cabinet de Madrid s'était obligé à fournir à Napoléon, voyant d'ailleurs le Ferrol servir, non-seulement d'asile, mais de port d'armement aux escadres françaises, n'épargnait aucun moyen pour forcer l'Espagne à se prononcer plus nettement, ce que, de son côté, l'empereur désirait aussi. Tout à coup une escadre anglaise coupa le chemin à quatre bâtiments espagnols, portant deux millions de piastres, qui se rendaient de l'Amérique à Cadix, sous le commandement du contre-amiral Bustamente, les somma de la suivre, et, sur leur refus, en fit sauter un et força les autres, à coups de canon, de se rendre. Après un tel acte d'hostilité, le gouvernement espagnol ne pouvait manquer de se jeter dans la guerre. Il la déclara à la Grande-Bretagne le 12 décembre 1804, et Napoléon put calculer désormais ses chances de succès contre les Anglais sur la réunion des forces navales de Espagne aux forces navales de la France (9).

CHAPITRE XV.

1805.

Événements maritimes jusqu'à la levée du camp de Boulogne. — Singulière lettre de Napoléon au roi d'Angleterre et réponse du cabinet britannique. — Réflexions à ce sujet. — Napoléon décide qu'il se fera couronner roi d'Italie et que la république de Gênes sera incorporée dans l'empire français. — Convention entre la France et l'Espagne pour la réunion des forces navales des deux pays. — Situation de la marine française et de la marine espagnole à cette époque. — Réflexions d'un ancien officier de la marine de Louis XVI sur *les officiers aux mains goudronnées*. — Bassesse du ministre Decrès qui voit le danger, mais qui, pour conserver son poste, finit toujours par s'en remettre à l'*étoile de Napoléon*. — Belle campagne du contre-amiral Missiessy en Amérique avec l'escadre de Rochefort. — Prise, ruine et abandon de plusieurs des Antilles anglaises par l'escadre de Missiessy. — Capture d'une foule de navires anglais par cette escadre et par les corsaires français de la Guadeloupe et de la Martinique. — Délivrance de Santo-Domingo par l'arrivée de Missiessy devant la place. — Heureux retour de l'escadre de Rochefort en Europe. — Combat de la frégate française *la Ville-de-Milan* avec la frégate anglaise *la Cleopatra*. — Suites malheureuses de ce combat. — Première sortie de Toulon du vice-amiral Villeneuve. — Convoi anglais pris ou brûlé. — Nouveaux plans d'opérations navales de Napoléon. — Seconde sortie de Villeneuve. — Jonction de la flotte française avec une partie de la flotte espagnole. — Arrivée de Villeneuve aux Antilles. — Prise du rocher le Diamant. — Ganteaume bloqué dans Brest. — Arrivée de Nelson aux Antilles. — Départ de Villeneuve pour l'Europe. — Calculs de Napoléon sur les mouvements présumés des Français et des Anglais. — Variante à son dernier plan. — Autre convoi anglais pris et brûlé. — Retour de Villeneuve sur les côtes d'Espagne. — Rencontre d'une flotte anglaise, commandée par l'amiral Calder. — Bataille navale à l'ouest du cap Finisterre ou des Quinze-Vingt. — Entrée des alliés au Ferrol et à la Corogne. — Retour de l'empereur à Boulogne. — Nouveaux combats du vice amiral Ver-Huell et de la flotte batave. — Croisière de l'escadre de Rochefort, dit l'escadre *invisible*, commandée par Zacharie Allemand. — Division navale du capitaine François-André Baudin, aux Antilles. — Prise de la frégate anglaise *la Blanche*. — Prise de plusieurs bâtiments de la division Baudin. — Prise de la frégate française *la Didon*. — Les corsaires français dans les mers d'Europe. — Nouvelle croisière du contre-amiral Linois dans la mer des Indes. — Villeneuve va à Cadix et s'y fait bloquer. — Colère de l'empereur. — Levée du camp de Boulogne.

L'Angleterre, depuis le retour de Pitt à la tête des affaires de ce royaume, avait pris une attitude qui ne permettait plus de croire qu'elle se laisserait leurrer par des semblants de négociations de la part de Napoléon. Ce n'était pas au moment où le cabinet de Saint-James venait d'obtenir du parlement des sommes énormes pour ébranler le continent et avait déjà plus qu'à moitié renoué

la coalition; ce n'était pas au moment où les escadres anglaises couvraient les mers, bloquaient plus ou moins heureusement tous les ports de l'Empire, et où les changements à vue de Napoléon au sujet de l'emploi de ses forces navales accusaient son irrésolution au sujet de la descente projetée, tranchons le mot, sa crainte d'embarquer sa fortune sur la flottille, que l'on pouvait raisonnablement se flatter de replâtrer la fausse paix d'Amiens. On ne s'explique donc pas la démarche que fit Napoléon, au commencement de l'année 1805, auprès du roi Georges III, si ce n'est pour avoir l'air de laisser à l'Angleterre les derniers torts vis-à-vis de l'Europe, ou, hypothèse que semble admettre l'auteur lui-même du *Consulat et de l'Empire*, en s'abstenant de reproduire la forme de cette démarche, pour se donner la vaine satisfaction de correspondre directement, d'égal à égal, avec un souverain reconnu, de l'appeler et d'en être appelé *Monsieur mon frère*. Peut-être pourtant que Napoléon se trouvait dans un de ces instants de retour à la raison, de retour sur lui-même qui lui faisaient entrevoir une chute possible et capable de le ramener en deçà de son point de départ. Peut-être aussi était-ce un remords de *tant de sang versé inutilement*, comme il le dit alors, *et sans la perspective d'aucun but*, autre que celui de son ambition personnelle. A cette heure il paraissait consentir à se satisfaire de partager le monde en deux parts, dont la plus importante politiquement aurait été à lui et l'autre à l'Angleterre; c'est une offre que plus tard il fit aussi à l'empereur de Russie.

« *Monsieur mon frère*, écrivit-il donc de sa main, le 2 janvier 1805, au roi Georges III, appelé au trône par la Providence et par les suffrages du sénat, du peuple et de l'armée, mon premier sentiment est un vœu de paix. La France et l'Angleterre usent leur prospérité; elles peuvent lutter pendant des siècles; mais leurs gouvernements remplissent-ils bien le plus sacré de leurs devoirs? *Et tant de sang versé sans la perspective d'aucun but ne les accusera-t-il pas dans leur propre conscience?* Je n'attache point de déshonneur à faire le premier pas; j'ai assez, je pense, prouvé au monde que je ne redoute aucune des chances de la guerre : elle ne m'offre d'ailleurs rien que je doive redouter; la paix est le vœu de mon cœur, mais la guerre n'a jamais été contraire à ma gloire. Je conjure donc Votre Majesté de ne point

se refuser au bonheur de donner elle-même la paix au monde; qu'elle ne laisse pas cette douce satisfaction à ses enfants, car, enfin, il n'y eut jamais de circonstance ni de moment plus favorables pour faire taire toutes les passions, et écouter uniquement les sentiments de l'humanité et de la raison. Ce moment une fois perdu, quel terme assigner à une guerre que tous mes efforts n'auraient pu terminer? Votre Majesté a plus gagné, depuis dix ans, en territoire et en richesses, que l'Europe n'a d'étendue; sa nation est au plus haut point de prospérité : que peut-elle espérer de la guerre?.. Coaliser quelques puissances du continent... *Le continent restera tranquille :* une coalition ne ferait qu'accroître la prépondérance et la grandeur continentale de la France. Renouveler les troubles intérieurs... Les temps ne sont plus les mêmes. Détruire nos finances... Des finances fondées sur une bonne agriculture ne se détruisent jamais. Enlever à la France ses colonies... Les colonies sont pour la France un objet secondaire. Et Votre Majesté n'en possède-t-elle pas déjà plus qu'elle n'en peut garder?.. Si Votre Majesté veut elle-même y songer, elle verra que la guerre est sans but, *et sans aucun résultat présumable pour elle.* Eh! quelle triste perspective de faire battre des peuples seulement pour qu'ils se battent!.. *Le monde est assez grand pour que nos deux nations y puissent vivre;* et la raison a assez de puissance pour qu'on trouve moyen de tout concilier, si de part et d'autre on en a la volonté. J'ai toutefois rempli un devoir saint et précieux à mon cœur. Que Votre Majesté croie à la sincérité des sentiments que je viens de lui exprimer, et à mon désir de lui en donner des preuves. NAPOLÉON. »

Il est bon de remarquer que la sincérité des sentiments pacifiques de l'auteur de cette étrange lettre et son désir d'en donner des preuves se manifestaient, dans ce temps-là même, par l'anéantissement de la république de l'Italie du côté des monts, et par sa transformation en royaume à son profit, malgré l'opposition morale d'une notable partie des Italiens, du vice-président et des principaux personnages politiques de cette nouvelle république, qui se l'était donné pour président. Il est bon de faire remarquer que dans ce temps encore, lui qui avait tué la république de Venise pour satisfaire à ses arrangements avec l'Autriche, il donnait le coup de grâce à la république ligurienne, en déclarant Gênes

et son territoire annexés à l'empire français. Il est bon de faire remarquer qu'à cette époque, déjà, il méditait la transformation de la république batave en royaume, et la conquête du royaume de Naples, pour mettre deux couronnes vassales dans sa famille, en attendant que l'occasion se présentât d'en accaparer d'autres. Un homme du génie politique de Pitt ne pouvait donc se laisser prendre aux semblants pacifiques d'un empereur, sorti d'une armée prétorienne, qui ne respirait à l'aise que dans une atmosphère de fumée de poudre à canon, et dont la condition même d'existence était la guerre : car, si dix ans de guerre devaient le renverser, cinq ans de paix et de réflexions de la nation française, sur ses libertés ravies, l'auraient plus vite encore achevé ; il lui fallait à tout prix détourner l'attention publique de la question intérieure par la question extérieure.

Le roi d'Angleterre ne daigna pas répondre directement à Napoléon qui, oubliant que sa vraie grandeur, sa vraie gloire venait du général plus que de l'empereur, avait trop paru solliciter, dans sa lettre, un *Monsieur mon frère* en retour de celui qu'il envoyait, pour qu'on donnât cette satisfaction à son orgueil. Par sa lettre irréfléchie, Napoléon, si au-dessus par son génie et sa gloire de Georges III l'insensé, s'était placé en fait au-dessous de lui. Sa lettre, renvoyée constitutionnellement au conseil des ministres, reçut, pour toute réponse, la note suivante, en date du 14 janvier, expédiée par le ministre des affaires étrangères d'Angleterre, lord Mulgrave, à Talleyrand, ministre des relations extérieures de France, note dans laquelle on lui déniait jusqu'au titre d'empereur.

« Sa Majesté Britannique a reçu la lettre qui lui a été adressée *par le chef du gouvernement français*. Il n'y a aucun but que Sa Majesté ait plus à cœur que de saisir la première occasion de procurer de nouveau à ses sujets les avantages d'une paix fondée sur des bases qui ne soient pas incompatibles avec la sûreté permanente et les intérêts essentiels de ses États. Sa Majesté est persuadée que ce but ne peut être atteint que par des arrangements qui puissent en même temps pourvoir à la sûreté et à la tranquillité à venir de l'Europe, et prévenir le renouvellement des dangers et des malheurs dans lesquels elle s'est trouvée enveloppée. Conformément à ce sentiment, *Sa Majesté sent qu'il lui est impossible de répondre plus particulièrement à l'ouverture*

qui lui a été faite, jusqu'à ce qu'elle ait eu le temps de communiquer avec les puissances du continent avec lesquelles elle se trouve engagée par des liaisons et des rapports confidentiels, et particulièrement avec l'empereur de Russie, qui a donné les preuves les plus fortes de sa sagesse et de l'élévation des sentiments dont il est animé, et de l'intérêt qu'il prend à la sûreté et à l'indépendance de l'Europe. »

Il en était donc comme auparavant : de part et d'autre on n'avait, au fond des consciences, aucune volonté sincère de faire la paix, qu'après l'anéantissement d'un des deux adversaires. Deux jours après avoir écrit sa lettre au roi d'Angleterre, Napoléon faisait régler, dans une convention secrète, signée, en son nom, à Paris, le 4 janvier 1805, par Decrès, et, au nom du roi Charles IV, par l'amiral Gravina, le contingent de forces navales et de troupes de terre que l'empire français d'un côté, et le royaume d'Espagne de l'autre, devaient fournir pour faire en commun la guerre à la Grande-Bretagne.

Une armée de trente mille hommes, au Texel, avec les bâtiments de guerre et de transport nécessaires pour l'embarquer; des flottilles de guerre et de transport à Ostende, Dunkerque, Calais, Boulogne et au Havre, pour recevoir cent vingt mille hommes et vingt-cinq mille chevaux ; à Brest, une armée navale forte de vingt et un vaisseaux de ligne, plusieurs frégates et transports disposés pour embarquer vingt-cinq mille hommes réunis dans un camp voisin; à Rochefort, une escadre de six vaisseaux et quatre frégates, armés et mouillés à l'île d'Aix, et ayant à bord quatre mille hommes de troupes expéditionnaires; enfin, à Toulon, une escadre de onze vaisseaux de ligne, huit frégates et des transports ayant à bord neuf mille hommes de troupes : voilà la part que Napoléon, par l'intermédiaire de son ministre de la marine, disait apporter dans la convention du 4 janvier 1805. L'Espagne s'obligeait à tenir armés, au Ferrol, à Cadix et à Carthagène, trente vaisseaux et cent mille hommes de troupes de débarquement, complétement approvisionnés pour six mois. L'amiral Gravina, signataire de ce traité, fut nommé au commandement de l'escadre de Cadix ; l'amiral Grandellana reçut celui de l'escadre du Ferrol ; tandis que deux camps espagnols étaient établis, l'un en vue de menacer Gibraltar, l'autre de surveiller le Portugal,

dont la conduite était douteuse, et de protéger les armements que l'on devait faire à la Corogne et au Ferrol.

La Hollande, bien qu'ayant déjà fourni une notable partie de la flottille impériale, fut en outre mise en demeure de rassembler au Texel, et de tenir à la disposition de Napoléon ses derniers vaisseaux et ses dernières frégates.

La France, comme le remarque le général Mathieu Dumas, infiniment et beaucoup plus solidement instruit en tout ce qui concerne le matériel militaire et les opérations de guerre que l'historien du *Consulat et de l'Empire*, la France avait en réalité de disponibles, et lui appartenant en propre, à cette époque, quarante-cinq vaisseaux, dont cinq à trois ponts, de 118 à 120 canons, sept de 80 et tous les autres de 74 canons; quatorze frégates de 40 canons, et un certain nombre de corvettes et de brigs. Plusieurs de ces vaisseaux, et c'est ce que néglige de dire le général Mathieu Dumas, étaient en mauvais état; la plupart étaient mal gréés, mal armés, dépourvus de vrais matelots et médiocrement commandés; ce qui est, comme l'on voit, exactement le contraire de ce qu'ont avancé les apologistes quand même de l'administration maritime impériale et du ministre Decrès, mais ce qui est constaté par les demandes et les plaintes réitérées des officiers généraux et supérieurs, dont on retrouve partout la trace aux *Archives de la Marine*, par l'aveu des Anglais eux-mêmes et, qui pis est, par les résultats. Tout était déchu dans l'administration de la marine depuis que Forfait avait eu Decrès pour successeur; l'espèce de renaissance maritime que l'on avait pu signaler dans les premiers temps du Consulat, s'était évanouie depuis l'année 1802. La malheureuse flottille impériale, dont chacun des moindres bateaux de combat, dits de deuxième espèce, était évalué, et comme construction, à huit mille francs, chaque bateau de première espèce, à trente mille francs, (et il y en avait des uns et des autres plus de douze cents, sans compter les bateaux dits simplement de transport et ceux, autre ruine nationale, enlevés à la pêche), la malheureuse flottille avait tout absorbé, jusqu'à l'élite des matelots et des canonniers des vaisseaux. Sur les escadres, « *le peu de matelots confondus parmi les soldats, ne se trouvait plus. Ceux-ci, malades de la mer, ne pouvaient plus se tenir dans les batteries. Ils encombraient les ponts. Il était im-*

possible de manœuvrer. De là des vergues cassées, des voiles emportées; car, dans toutes nos avaries, il y a eu bien autant de maladresse et d'inexpérience que de défaut de qualité des objets délivrés par les arsenaux. » Villeneuve, qui écrivait ces lignes et qui ne cessa pas jusqu'au moment décisif de supputer d'avance les causes de son prochain désastre, n'était pas homme à suppléer, par son initiative, par sa résolution, par son activité, par son génie, comme autrefois l'avaient fait, dans la mer des Indes, les La Bourdonnais et les Suffren, comme l'avait fait naguère La Touche-Tréville sur l'escadre même de Toulon, l'insuffisance du matériel et du personnel des vaisseaux. Pour qu'un aussi médiocre amiral que lui eût eu quelque chance de succès, il lui aurait fallu, sous ses ordres, un ensemble excellent d'armement, des vaisseaux parfaitement gréés, et les siens l'étaient en général fort mal; de bons officiers, et les siens, à de rares exceptions près, n'étaient que braves, sans être expérimentés; il lui aurait fallu de bons matelots, et ceux qu'il avait étaient ce qu'on vient de dire; une artillerie bien servie, et, comme on l'a déjà dit, il ne restait plus même la moindre tradition de cette admirable artillerie des escadres de Louis XVI, qui faisait qu'à rang inférieur un bâtiment français écrasait toujours le bâtiment anglais adverse, et luttait même souvent à lui seul avec avantage des deux bords contre deux vaisseaux ennemis. L'Empire fit tomber le service de l'artillerie sur les vaisseaux au degré le plus méprisable, si bien que Nelson se tenant pour certain de battre deux vaisseaux français avec un seul des siens, ne craignait plus, ce qui ne s'était jamais vu dans la marine anglaise, même aux plus mauvais jours de Louis XV, de se rencontrer à nombre très-inférieur avec les escadres de Napoléon, et qu'il disait orgueilleusement, en parlant de la flotte de Toulon, *ma flotte*, la considérant comme sa proie assurée. Les auteurs, comme ceux auxquels on doit des histoires uniquement apologétiques de Napoléon, comme l'historien du *Consulat et de l'Empire*, et quelquefois même comme le général Mathieu Dumas, qui ont vanté le matériel et le personnel des flottes de Napoléon, en faisant abstraction seulement de certains amiraux et commandants, n'ont pas réfléchi à la honte qu'ils imprimaient à la France en donnant un démenti à la vérité sur la situation exacte de ce matériel et de ce personnel.

En voulant sauver, jusque dans la question maritime, la gloire de leur empereur, ils ont terni l'honneur de la véritable marine française, qui était pour ainsi dire absente des escadres à cette époque comme équipages, et aussi en général comme officiers; les habiles y faisaient l'exception, si les valeureux y tenaient une large place. Ce qu'il aurait fallu, suivant la remarque d'un ancien officier de la marine de Louis XVI, qui a laissé de profondes réflexions sur la campagne navale de 1805, c'était « un général habile et des capitaines très-expérimentés. Il n'y a que les premiers mouvements, les premières dispositions de combat qui dépendent du général, ajoute-t-il; une fois l'affaire engagée, le sort de la bataille dépend entièrement de l'intelligence des capitaines. Il y a plus à parier pour l'armée commandée par un général peu capable et dont les capitaines seraient très-habiles, que pour celle qui aurait un général habile et des capitaines peu instruits. *Ceux qui ont propagé cette idée que, pour être un bon officier de marine il fallait avoir les mains goudronnées, ont beaucoup nui à la marine française.* L'officier de marine ne combat pour ainsi dire que de la tête; la force de son bras est presque toujours inutile (1). »

Si les escadres françaises offraient un si triste tableau, celles d'Espagne en présentaient un plus pitoyable encore. Le ministre Decrès, se rappelant sans doute de quel embarras plutôt que de quel secours elles avaient été au mouvement des flottes de Louis XVI, pendant la guerre de l'indépendance de l'Amérique, se montrait opposé à leur jonction avec les forces navales de l'Empire; mais, en cela comme en bien d'autres choses où son jugement l'éclairait, il se bornait à des observations préliminaires qui ne tardaient jamais à s'incliner devant l'opinion contraire du maître, et à s'en rapporter à l'*étoile de l'empereur*, laquelle, sur mer comme sur terre, disait le courtisan décidé à ne pas compromettre sa position de ministre, ne pouvait manquer de conduire à tous les triomphes, même par les chemins les plus impraticables. Cette bassesse coupable de ministres ou d'autres personnages qui n'avaient pas le cœur de soutenir avec fermeté leur opinion, doit être notée parmi les causes de la ruine si prompte de l'Empire.

En dépit des malheureux éléments dont l'empereur avait com-

posé ses escadres, on vit encore une fois, avant leur plus mémorable désastre, quel parti pouvait en tirer un bon chef, quand, par hasard, il s'en trouvait un sur l'une d'elles.

Quoique la saison et la difficulté d'achever les armements eussent apporté quelque retard dans le commencement d'exécution du second plan d'opérations navales conçu par Napoléon, un troisième plan n'avait pas encore été imaginé, quand le contre-amiral Missiessy, qui avait arboré son pavillon sur *le Majestueux*, de 118 canons, profitant d'un bon vent, mit à la voile de l'île d'Aix le 11 janvier 1805, avec six vaisseaux et trois frégates, ayant à bord les trois mille hommes de débarquement du général de division Joseph Lagrange. Après avoir trompé la surveillance des escadres anglaises qui croisaient pour l'attendre, et s'être vu obligé de lutter pendant douze jours contre des vents d'ouest très-violents, il entra dans le canal de Sainte-Lucie et y eut connaissance de plusieurs voiles : c'était un convoi escorté par des frégates; il se mit à sa poursuite, mais il fut forcé de discontinuer la chasse pour ne pas se laisser affaler sous le vent. Le 20 février, quarante jours après son départ de Rochefort, il arriva, avec une riche prise anglaise, au Fort-de-France (Fort-Royal) de la Martinique, sans avoir laissé seulement soupçonner sa route en Europe; de sorte que, quand on eut eu en Angleterre des nouvelles de son départ de Rochefort, on envoya dans toutes les directions pour savoir si ce n'était pas à l'Irlande, si ce n'était pas aux Indes-Orientales ou à tout autre point qu'il en voulait, et que des ordres furent donnés de suspendre les expéditions du commerce, de peur qu'elles ne tombassent dans l'escadre française.

Missiessy n'eut pas plutôt débarqué à la Martinique les secours dont cette île avait besoin, qu'il se concerta avec le capitaine général Villaret-Joyeuse pour frapper quelques grands coups contre les possessions britanniques. Dès le 21 février, il fit route, avec le général Lagrange, pour aller attaquer l'île anglaise de la Dominique. Le lendemain, au point du jour, il se trouva devant la ville du Roseau, chef-lieu de cette colonie, arbora, par ruse de guerre, le pavillon anglais, attira ainsi à lui le capitaine du port, qui attendait le commodore Johnston, pour le conduire au mouillage, substitua tout à coup le pavillon national au pavillon d'emprunt, et opéra, comme par enchantement, avec ses embarca-

tions, deux descentes de quinze cents hommes ensemble, au vent et sous le vent de la ville. Les batteries, les forts, la ville du Roseau, furent enlevés avec impétuosité; les troupes anglaises se dispersèrent. Les habitants, en prenant la fuite, mirent eux-mêmes, par maladresse, du moins on le suppose, le feu à la ville, qui était un port franc et l'un des plus riches des Antilles. Tout fut brûlé, et cet incendie présenta un spectacle terrible. Sir Georges Prévost, gouverneur de la colonie, alla se cacher dans le fort du Prince-Rupert, situé à la pointe d'un promontoire, à douze lieues du Roseau, lieu où l'on renonça à l'aller assiéger faute de moyens suffisants. Après avoir rançonné l'île, désarmé les milices, reçu leur parole de ne pas servir d'un an, fait de nombreux prisonniers de guerre, rasé les batteries, détruit les affûts, les munitions, les magasins, et pris vingt-deux navires anglais qui se trouvaient au mouillage du Roseau, les Français abandonnèrent la Dominique, le 28 février. Avec le peu de forces que l'on avait, et la mission de protéger avant tout les colonies françaises, particulièrement Santo-Domingo, il était impossible de laisser à la Dominique une garnison assez importante pour s'y établir et en conserver la possession. En conséquence, Missiessy se dirigea sur la Guadeloupe, où commandait pour la France le capitaine général Ernouf; il passa soixante heures dans la rade de la Basse-Terre, pour y débarquer des troupes et des munitions, et y faire le partage, entre les soldats et les équipages, du produit de toutes les prises vendues sur-le-champ. Dans ce même temps, les mouillages de la Guadeloupe regorgeaient, en outre, de captures faites par les corsaires des Antilles françaises, auxquels s'étaient joints les corsaires espagnols pour arrêter le commerce anglais en Amérique. Les armateurs Mauron, May, Tournille et plusieurs autres avaient lancé à tous les débouquements des Antilles des navires en course, parmi lesquels se signalaient surtout *le Général-Ernouf*, capitaines Giraud-Lapointe et Facio; *la Dame-Ernouf*, capitaine Vilac; *l'Élisabeth*, capitaine Pierre Gros; *le Flibustier*, capitaines Antoine Fuet et Augustin Pillet; et *le Grand-Décidé*, capitaine Mathieu Goy.

Levant bientôt l'ancre de la Guadeloupe, Missiessy se porta sur l'île de Nevis, dont il s'empara le 5 mars, après en avoir fait la garnison prisonnière de guerre. Ici encore, il enleva les bâtiments

anglais qui se trouvaient sur rade, et mit à contribution les colons.

Se tournant incontinent contre l'île de Saint-Christophe, il y débarqua, le même jour, sous la protection des bâtiments légers de l'escadre, un détachement de cinq à six cents hommes, commandés par le général Lagrange. La résistance fut courte; on occupa les forts, on leva une contribution, et, dès le lendemain, 6 mars, on évacuait cette colonie, ruinée en un clin d'œil. Ce fut ensuite le tour de l'île de Montserrat qui, le 9 mars, subit un sort pareil. Un calme qui survint empêcha seul Missiessy d'aller attaquer de même Saint-Vincent et la Grenade. Les journées des 10, 11 et 12 mars furent d'ailleurs employées à faire de nombreuses captures de navires anglais, dont partie furent dirigés sur la Guadeloupe, partie conduits à la suite de l'escadre qui rentra à la Martinique le 14 mars. Là, le contre-amiral Missiessy apprit que le vice-amiral Villeneuve, sorti de Toulon le 18 janvier, y était rentré le 27, dans des circonstances que l'on rapportera tout à l'heure.

Après avoir déposé à la Martinique des troupes destinées à renforcer la garnison de cette île, Missiessy fit voile, le 22 mars, pour la ville de Santo-Domingo. Il y arriva le 27, au moment où ce dernier boulevard de la puissance métropolitaine à Saint-Domingue, dont les fortifications n'avaient qu'une très-faible valeur, était assiégé depuis près d'un mois par une armée de nègres, aux ordres de Dessalines, que secondaient quelques bâtiments de guerre anglais. Le capitaine général intérimaire Ferrand, admirablement secondé par le général de brigade Barquier, leur tenait tête avec la plus prodigieuse ténacité; néanmoins, à bout de vivres et de munitions, il s'était depuis peu engagé, avec sa petite garnison, dans une sortie malheureuse et dont les suites menaçaient de lui être fatales, quand l'escadre française fut signalée subitement, au nombre de dix voiles de guerre en ligne de bataille. Un transport de joie éclata soudain dans la ville, et en même temps un mouvement d'incertitude et de trouble fut aperçu dans l'armée noire. Le général Ferrand profita de cet enthousiasme d'un côté, de ce découragement de l'autre, pour ordonner une nouvelle sortie, sans même attendre que l'escadre fût mouillée et que le débarquement des renforts fût effectué. Les Français et les Espagnols se précipitèrent ensemble sur les retranchements ennemis; mais ils étaient en trop petit nombre, et le résultat ne répondit pas en-

tièrement aux espérances du capitaine général. Il n'en fut pas de même le lendemain. Missiessy ayant débarqué le général Lagrange avec ses troupes, l'armée noire feignit de vouloir livrer un assaut général qui masquait une retraite. Celle-ci se changea bientôt en déroute, et la ville de Santo-Domingo, cette fois encore, fut délivrée. Missiessy, qui avait forcé, dès le début, les bâtiments anglais à s'enfuir, laissa dans cette ville un renfort de troupes, de l'artillerie de campagne, cent milliers de poudre, des munitions et des vivres, et remit à la voile dans la nuit même de la levée du siége. Ne recevant aucune nouvelle de France, ne sachant plus si Villeneuve devait encore venir le rallier aux Antilles, ayant lieu de croire que le second plan de campagne navale arrêté par Napoléon était abandonné comme le premier, il prit le parti de retourner à Rochefort, où il rentra le 20 mai 1805, en dépit encore des croisières anglaises, avec un équipage au complet, en bonne santé et aguerri. Ce n'était que depuis le 6 mai que l'on avait, en Angleterre, des nouvelles de son expédition, par le premier rapport envoyé à l'amirauté sur l'attaque de la Dominique. « Il n'y avait dans l'histoire des deux marines rivales aucun exemple d'une expédition si rapide et si heureuse. Napoléon n'en fut pourtant pas satisfait », dit le général Mathieu Dumas qui, malgré son admiration sans bornes pour l'empereur, ne peut se défendre d'une impression de surprise à ce sujet.

Napoléon écrivit en conséquence à Decrès, à propos de Missiessy et de sa campagne, une de ces lettres irritées et iniques, qui font aussi peu d'honneur au souverain qu'au juge. Nous n'en citerons toutefois qu'un extrait, le reste étant sur le même ton. « Monsieur Decrès, je ne vous donne pas d'ordre pour l'amiral Missiessy... J'ai étouffé d'indignation en lisant qu'il n'avait pas pris le Diamant (rocher près de la Martinique, duquel les Anglais s'étaient emparés). J'aurais préféré perdre un vaisseau de guerre et qu'il m'eût ôté cette bosse de la Martinique. S'il n'est pas parti, vous lui ferez connaître mon mécontentement. Qu'il ne vienne pas à Paris, mais qu'il se tienne à bord de son escadre. » Outre le reproche de n'avoir pas débusqué les Anglais de l'îlot le Diamant, Napoléon faisait encore à Missiessy ceux de n'avoir pas conservé la Dominique, attaqué la Barbade, de n'être pas resté plus longtemps à Santo-Domingo, de ne s'être pas montré au

Cap, etc. Il n'approuva point, dit le général Mathieu Dumas, « la sage précipitation de l'amiral Missiessy qui, certain d'être suivi et bientôt atteint aux Antilles par des forces supérieures, eut principalement en vue le secours qu'il devait porter à la brave garnison de Santo-Domingo, et la conservation de son escadre. » Le contre-amiral Missiessy ne tarda pas à être en complète disgrâce, jusqu'à l'année 1809 où, dans le désastre général de la marine française, on crut ne pouvoir se passer de son expérience et de ses talents.

La frégate française *la Ville-de-Milan*, de 40 canons, capitaine Reynaud, qui apportait des dépêches des Antilles en France, ayant fait rencontre, le 17 février, dans les parages des Bermudes, de la frégate anglaise *la Cleopatra*, de 32 canons, capitaine sir Robert Laurie, engagea avec elle une action des plus vives, *la Ville-de-Milan* tirant d'abord par ses canons d'arrière, et *la Cleopatra* lui répondant par ses canons d'avant. Il y avait déjà plus d'une heure que l'affaire était entamée dans cette position, quand la frégate française, allant au plus près du vent, envoya à son adversaire, vers midi et demi, deux bordées qui lui furent retournées à la distance de cent vergues : la frégate anglaise reçut plus de dommage qu'elle n'en causa. Elle essaya, mais vainement, de dépasser *la Ville-de-Milan*. Le capitaine sir Robert Laurie entreprit ensuite de porter au vent, en croisant l'avant de la frégate française, plutôt que d'exposer son arrière à recevoir une bordée. Dans ce moment, *la Ville-de-Milan* frappa la roue du gouvernail de *la Cleopatra*, qu'elle rendit immobile; le gouvernail lui-même de la frégate anglaise fut atteint en dessous. Le capitaine Reynaud, voyant l'embarras de son ennemi, placé sous le vent à lui, s'en approcha pour l'aborder sous un feu de mousqueterie très-bien nourri. La défense fut aussi courageuse que possible et fit de grands ravages sur *la Ville-de-Milan*, qui perdit le brave Reynaud, son commandant, et eut le second de celui-ci, le lieutenant Guillet, grièvement blessé. Toutefois *la Cleopatra*, presque entièrement désemparée, et menaçant même de sombrer sous les coups précipités de l'artillerie et de la mousqueterie des Français, fut réduite à se rendre, après plus de huit heures de combat.

Cette conquête, loin d'être profitable à *la Ville-de-Milan*, devait lui être funeste. En effet, peu de jours après, le vaisseau de ligne

le Leander, capitaine John Talbot, commença par reprendre *la Cleopatra*, alors séparée de son escorte, puis se mit à la recherche de la frégate française qui, bientôt atteinte, à demi dégréée et privée de ses meilleurs officiers par suite de son combat du 17 février, n'eut autre chose à faire que de se rendre à son tour.

A peu près dans ce temps, les armateurs français aux Antilles firent deux pertes bien regrettables. Les deux navires corsaires, *le Général-Ernouf* et *la Dame-Ernouf* qui, depuis le renouvellement de la guerre, avaient fait une multitude de prises sur l'ennemi, attaqués successivement par des bâtiments de guerre anglais d'une force supérieure, firent d'héroïques mais inutiles défenses. *La Dame-Ernouf* ne se rendit qu'après avoir vu presque tout son monde tué ou blessé. Quant au *Général-Ernouf*, que commandait l'intrépide Giraud-Lapointe, il prit feu et sauta au milieu d'un effroyable engagement, à portée de pistolet, avec *le Renard*, capitaine Coghlan, qui ne dut son succès qu'à cet incendie. Le commandant anglais fut assez humain pour recueillir cinquante malheureux Francais qui flottaient sur l'abîme, les uns à demi brûlés, les autres sanglants et mutilés.

Cependant Villeneuve, qui avait réussi, comme on l'a dit, à tromper la surveillance de Nelson le 18 janvier, en faisant sa première sortie de Toulon, s'était bientôt vu aux prises avec des vents si violents, qu'une partie de son escadre avait été dispersée; un de ses vaisseaux, jeté sur la côte de Corse, avait mouillé à Ajaccio; une de ses frégates avait relâché à Gênes; deux autres frégates, *l'Hortense* et *l'Incorruptible*, capitaine Lamarre-Lameilleraie et Billiet, ayant fait rencontre, le 4 février, d'un convoi anglais d'environ quarante voiles qui sortait de Malte sous l'escorte de la corvette *l'Arrow*, de 28 canons, et de la bombarde *l'Achéron*, portant 2 mortiers et 8 caronnades, en avaient brûlé ou pris la majeure partie, entre autres les deux bâtiments convoyeurs, puis étaient venus à Malaga déposer leurs prisonniers. Pendant que l'escadre de Nelson, habile à se prémunir contre les tempêtes soudaines de la mer Méditerranée, mais beaucoup moins intelligente à surveiller et découvrir les mouvements de ses adversaires, avait trouvé un abri dans les mouillages de la Sardaigne, puis avait couru chercher l'escadre française en Égypte, où celle-ci ne songeait pas à aller, et, désappointée à tous égards, revenait

à Malte, Villeneuve rentrait à Toulon, le 27 janvier, assez gravement dégréé par suite de la force des vents et de la capacité aussi douteuse en elle-même que mal dirigée par lui de ses officiers et de ses équipages, mais sans toutefois que l'ennemi soupçonnât son retour plus qu'il n'avait d'abord été instruit de son départ. La situation morale et matérielle était bien différente des deux côtés; car, alors que Nelson poursuivait à outrance, quoique sans lucidité, la recherche de son ennemi, Villeneuve sentait de plus en plus le découragement le gagner, le gangrener, déclarant dans sa correspondance avec Decrès, qu'il était dans l'impossibilité de rien entreprendre avec « des vaisseaux équipés ainsi, faibles en matelots, encombrés de troupes, ayant des gréements vieux ou de mauvaise qualité, des vaisseaux qui, au moindre vent, cassaient leurs mâts ou déchiraient leurs voiles; et qui, lorsqu'il faisait beau, passaient leur temps à réparer les avaries occasionnées par le vent ou l'inexpérience de leurs marins. »

Sur les entrefaites, un troisième et même un quatrième plan d'opérations navales passa dans la tête de Napoléon. Les dépêches du major général Wellesley, arrêtées par le contre-amiral Linois, jointes à d'anciennes vues qu'entretenait en lui la correspondance du capitaine général Decaen, inspirèrent un moment à l'empereur de porter les grands coups maritimes dans les Indes-Orientales et de résoudre la question britannique, qu'il avait à deux enjambées de lui, par l'autre bout du monde; ce qui ne laissait pas que de placer l'Angleterre à une hauteur immense, en même temps que de couvrir d'un incommensurable ridicule les préparatifs monstrueux amassés autour de Boulogne. Enfin, après avoir songé à envoyer dans la mer des Indes, pour y conquérir les possessions anglaises, trente-quatre vaisseaux et vingt frégates, le tout presque entièrement choisi, prévoyance consolante pour les malheureux qu'on aurait embarqués dessus, parmi les bâtiments les plus délabrés de la flotte, avec quarante mille hommes, tant soldats que matelots, l'empereur, exagérant les choses dans un sens comme dans l'autre, se décida à laisser le brave et infortuné Linois abandonné dans cette même mer avec un vaisseau et deux frégates, contre les forces navales sans cesse augmentées de l'Angleterre. Revenu à son projet d'expédition en Angleterre, il combina un autre plan pour passer la Manche et amener de ce côté une

flotte de vaisseaux destinée à protéger la traversée. Il devient par trop fastidieux d'étaler tous les détails de ces combinaisons successives d'un esprit aussi irrésolu et tourmenté en fait d'opérations navales, qu'il était résolu et net en fait d'opérations continentales. Qu'il suffise de dire, ce plan ne devant pas plus aboutir que les précédents, qu'il s'agissait, cette fois, d'expédier aux Antilles, non plus seulement Villeneuve, qui se serait renforcé, dans les ports de Cadix et du Ferrol, des escadres espagnoles et de la division Gourdon, mais Ganteaume, avec les vingt et un vaisseaux de Brest, pour que le tout, uni à l'escadre de Missiessy dont on ignorait le départ de l'Amérique, se rabattît inopinément sur le Pas-de-Calais, au nombre de cinquante à soixante vaisseaux. Voilà à quelle nouvelle combinaison s'était arrêté l'empereur, dans les premiers jours de mars, au moment où il allait prendre la route de l'Italie et de Milan, afin d'y ceindre l'antique couronne de fer des rois de Lombardie.

Le 27 mars, Ganteaume, sorti de Brest, y rentra presque aussitôt. Villeneuve, avec onze vaisseaux, ayant à son bord le général Lauriston, appareilla de nouveau de Toulon, le 30 du même mois, et, secondé comme la première fois, par le peu de lucidité de Nelson qui croisait en ce moment entre la Sardaigne et la côte d'Afrique, il n'eut connaissance que de deux frégates ennemies laissées dans les parages des îles d'Hyères; il arriva devant Carthagène, où il espérait recevoir le renfort de six vaisseaux espagnols, commandés par l'amiral Salcedo; mais ceux-ci ne se trouvèrent pas en état de prendre la mer. Retardé par les calmes, ce fut seulement le 9 avril que Villeneuve parut devant Gibraltar et devant Cadix, d'où il chassa une escadre de cinq vaisseaux et cinq frégates d'Angleterre, commandée par l'amiral John Orde, qui alla se rallier à la flotte ennemie stationnée devant Brest. Villeneuve, après avoir ainsi débloqué Cadix, y reçut le renfort de deux corvettes et d'un vaisseau de France, *l'Aigle*, de 74 canons, restés dans ce port depuis leur retour de Saint-Domingue, et de six vaisseaux espagnols et autres moindres bâtiments commandés par l'amiral Gravina, ayant à leur bord deux mille soldats. Le lendemain, 10 avril, la flotte des alliés, forte de dix-huit vaisseaux de ligne, dont douze français, fit voile pour les Antilles; le 13 mai, après avoir seulement capturé une corvette,

mouilla en rade du Fort-de-France de la Martinique, ayant ainsi vingt à vingt et un jours d'avance sur Nelson qui, après bien des incertitudes, était enfin sorti de la Méditerranée et avait pris à son tour la route de l'Amérique.

Pour occuper son temps jusqu'à l'arrivée de Ganteaume, le commandant en chef de la flotte combinée envoya, le 31 mai, le commandant Cosmao-Kerjulien, avec deux vaisseaux, une frégate, quelques brigs, et deux cent quarante hommes de troupes, placés sous les ordres du chef d'escadron Boyer de Peyreleau, aide-de-camp du capitaine général et vice-amiral Villaret-Joyeuse, attaquer le rocher du Diamant, *cette bosse* que Napoléon tenait tant à ne pas laisser devant la Martinique. La position fut enlevée avec courage et habileté, au bout de trois jours. Mais ce succès microscopique, qui n'appartenait, après tout, qu'au petit nombre de ceux qui y avaient pris part, ne valait pas d'être étalé avec pompe dans le *Moniteur*, et surtout ne pouvait être mis en balance avec les exploits naguère accomplis par l'escadre de Missiessy. Presque aussitôt après, il est vrai, Villeneuve appareilla de la Martinique, dans le but d'attaquer la colonie de la Barbade, où, sans qu'il en pût encore être instruit, ce jour-là même, 4 juin, Nelson venait mouiller. L'actif amiral anglais, soupçonnant aux alliés un autre but que la Barbade, leva bientôt l'ancre de cette île, et courut les chercher par toutes les Antilles. Pendant que Nelson se dirigeait sur la Trinidad, Villeneuve rencontrait, à la hauteur de la Barbade, un convoi de quinze bâtiments marchands, riches d'un chargement de cinq, d'autres disent de dix millions, et s'en emparait, mais sans profit, comme on le verra bientôt. Averti du voisinage de la flotte de Nelson, Villeneuve, quoique ayant des forces notablement supérieures en nombre, renonça soudain à toute tentative contre les colonies anglaises, et, sans en demander davantage, reprit la route de l'Europe.

D'ailleurs, le contre-amiral Magon, arrivé de Rochefort avec deux vaisseaux, qui élevaient la flotte combinée à vingt vaisseaux de ligne, venait de lui apporter encore un autre plan de l'empereur. Au dire des auteurs qui font de l'histoire de Napoléon une continuelle apothéose, ce dernier plan ne le cédait guère aux précédents en génie. Ganteaume était resté bloqué jusqu'à présent dans Brest, mais on ne lui demanderait plus

d'aller jusqu'aux Antilles, et ce serait Villeneuve qui aurait charge de venir le débloquer, après avoir préalablement débloqué l'escadre du Ferrol, port devant lequel croisait l'amiral Calder, et l'escadre de Rochefort, qui allait passer sous le commandement de Zacharie Allemand. Alors Ganteaume, ayant sous ses ordres Villeneuve et Gravina, et se trouvant à la tête de cinquante-six vaisseaux, flotte considérable, mais non la plus grande, à bien des vaisseaux près, qui se fût jamais vue dans la Manche, quoi qu'en ait dit l'historien du *Consulat et de l'Empire*, alors Ganteaume rendrait inévitablement la flottille maîtresse de la traversée et Napoléon maître de l'Angleterre. On eût dit d'une véritable partie d'échecs qui se jouait, avec des vaisseaux, dans la tête de l'empereur, mais avec un seul joueur qui se chargeait de faire manœuvrer des deux côtés. Toute la correspondance de Napoléon est en effet empreinte de cette singulière prétention de combiner le jeu de l'ennemi sur le sien et non le sien sur celui de l'ennemi. Aussi ne devait-il avoir partout sur mer que des mécomptes. Pour le moment, ainsi que l'atteste une lettre de lui, datée de Plaisance le 26 juin 1805, il supposait l'amiral Collingwood, que Nelson avait laissé avec quelques vaisseaux devant Cadix, parti pour les Grandes-Indes, et Nelson, lui-même, arrêté à la Barbade et uniquement occupé d'opérer sa réunion avec l'amiral Cochrane, qui était arrivé trop tard aux Antilles pour y rencontrer Missiessy; il voyait Villeneuve arrivé au Ferrol dans les derniers jours de juin ou dans les premiers jours de juillet, avant que Nelson pût y paraître, et Ganteaume se trouvant, selon les probabilités en situation de prendre enfin le large, malgré la croisière ennemie. « Dans cet état de choses, écrivait à son ministre de la marine, ce grand joueur au jeu du sang humain, pour qui les peuples étaient les cases d'un échiquier et les hommes des pièces à sacrifier par millions à sa fantaisie; dans cet état de choses, s'il est prouvé que Nelson et Collingwood sont lancés, et que Ganteaume trouvât jour à sortir, ne serait-il pas convenable de le faire sortir pour menacer l'Irlande? mais au lieu de cela, pour l'emmancher et se porter devant Boulogne, ou bien de le faire aller devant le Ferrol se joindre aux douze vaisseaux, et, avec ces trente-trois vaisseaux, entrer dans la Manche? C'est un jeu mêlé, sans doute, mais qui conserve toujours une

ressource, s'il arrivait que Villeneuve fût bloqué, d'autant plus que, dans ce cas, l'escadre de Brest sortie, on la croirait destinée pour la Martinique. » C'était là une variante dans le dernier plan, qui serait suivie de plusieurs autres.

Cependant que Napoléon se rapprochait de Boulogne, Nelson, qui ne s'était pas arrêté, comme on l'a vu, à la Barbade, et qui, le 12 juin, avait eu avis du départ de la flotte des alliés, retournait lui-même en Europe, avec onze vaisseaux; mais, toujours manquant de la lucidité que l'on ne distinguait pas chez lui au pair de l'activité, il se dirigeait sur le cap Saint-Vincent et Cadix, tandis que Villeneuve avait fait voile pour le Ferrol.

Cet amiral avait expédié en avant les quinze navires du convoi en dernier lieu capturé, sous l'escorte de quelques frégates. Celles-ci, désespérant de pouvoir les amener à bon port, y mirent le feu, tous ces navires ayant éprouvé des avaries, par suite d'incessants abordages provenant de l'incapacité de leurs amarineurs. La flotte des alliés étant arrivée le 30 juin, à la hauteur des Açores où elle se rallia, les frégates *l'Hortense*, capitaine Lamarre-Lameillerie, et *la Didon*, capitaine Milius, qui allaient en avant, eurent connaissance de deux voiles anglaises, auxquelles elles donnèrent la chasse. C'était un corsaire anglais de 14 canons et cinquante hommes d'équipage, *le Mars*, et un galion de Lima, *la Minerve*, naguère enlevé par celui-ci qui l'amenait à Liverpool. Ces deux bâtiments furent atteints et capturés. *La Didon* amarina le galion qui renfermait une valeur d'environ cinq à six millions de francs, et le capitaine de *l'Hortense* jugea à propos de brûler le bâtiment corsaire, après en avoir retiré l'équipage. Les alliés poursuivant déjà avec lenteur leur route, en raison des avaries qu'essuyaient à chaque instant leurs vaisseaux mal manœuvrés et des malades dont presque tous les bords étaient encombrés, le malheur voulut encore qu'au commencement de juillet, des vents contraires les forçassent à louvoyer, lorsqu'ils n'étaient plus qu'à soixante lieues du cap Finisterra. Cette situation, dont la durée fut de dix-huit jours, démoralisa les équipages de circonstance et leurs chefs, particulièrement le vice-amiral Villeneuve à qui le général Lauriston, fort peu compétent d'ailleurs sur l'objet, mais en cela fidèle écho de Napoléon, voulait persuader que les bâtiments étaient dans un excellent état

et les hommes dans les meilleures conditions. Quand le vent fut redevenu favorable, on reprit la route du Ferrol; mais déjà l'amirauté d'Angleterre était instruite par le brig *le Curieux*, enlevé l'année précédente aux Français en rade de la Martinique, et maintenant dépêché par Nelson, du retour des alliés dans les mers d'Europe; déjà même le contre-amiral Sterling, détaché de la croisière de l'amiral Cornwallis devant Brest, avait été envoyé avec cinq vaisseaux, pour renforcer l'amiral Calder dans les eaux du Ferrol. Celui-ci, conformément aux dernières instructions qu'il venait de recevoir, se porta au-devant des alliés, qu'il rencontra, le 22 juillet 1805, à cinquante lieues au large, à l'ouest du cap Finisterra, promontoire qui termine l'Espagne et l'Europe à l'occident, tandis que Nelson, arrivé quatre jours auparavant à Gibraltar, s'étonnait d'apprendre qu'ils ne fussent pas rentrés dans la Méditerranée. Villeneuve, en voulant éviter un ennemi, était tombé devant un autre, mais du moins Calder ne l'effrayait-il pas autant que Nelson, qui le poursuivait jusqu'au milieu de ses songes comme le spectre menaçant d'Aboukir.

L'amiral sir Robert Calder avait quinze vaisseaux, dont plusieurs de 100 canons, deux frégates, un cotre et un lougre, et voulait s'opposer à la jonction de la flotte franco-ibérienne, s'élevant déjà à vingt vaisseaux, mais en général beaucoup plus faibles que les siens, huit frégates et trois brigs, avec un nombre important de bâtiments espagnols et français qui se trouvaient au Ferrol.

Les deux armées sont en présence, celle des alliés en ligne de bataille, les amures à bâbord, au vent de l'ennemi; celle des Anglais se disposant, selon la tactique qui lui avait si bien réussi plusieurs fois, à envelopper une partie de ses adversaires, en se portant en trois pelotons sur l'arrière-garde franco-espagnole, dans le dessein de la séparer du corps de bataille, à la faveur d'une brume épaisse. Heureusement la frégate *la Syrène*, capitaine Chabert, reconnut ce mouvement dans une éclaircie et en avertit Villeneuve par trois coups de canon. L'amiral français jugea alors de sa position, fit virer de bord toute son armée lof pour lof par la contre-marche, et déjoua ainsi le plan de Calder qui, attaqué soudain par les vaisseaux de Gravina, formant l'avant-garde des alliés, particulièrement par *l'Argonaute*, de 80 canons,

que montait le brave amiral espagnol, se vit contraint d'arriver, pour ne pas être coupé lui-même et pour former sa ligne de bataille sous le vent. Aussitôt l'amiral anglais fit exécuter à son armée la même manœuvre que Villeneuve, et le combat s'engagea vivement et successivement sur les deux lignes. Quoique de temps à autre on se découvrît, dans de rapides éclaircies, la brume était presque toujours si condensée, que c'était à peine si chaque vaisseau distinguait son matelot de l'avant. On se canonna ainsi, depuis cinq heures du soir environ jusqu'à neuf heures sans discontinuer, à demi-portée d'artillerie, sans que chaque amiral pût bien apprécier la position de son adversaire, s'assurer si les vaisseaux tenaient ou quittaient la ligne, et faire les signaux que commandaient les circonstances. Deux vaisseaux espagnols de l'avant-garde des alliés et six vaisseaux français de leur arrière-garde qui n'avaient point d'ennemis par leur travers, ne vinrent cependant pas en aide à ceux qui combattaient; de sorte que les quinze vaisseaux anglais n'eurent réellement affaire qu'à douze vaisseaux français ou espagnols. *L'intrépide*, de 74 canons, capitaine de Péronne, qui n'était séparé du vaisseau amiral français *le Bucentaure* , que par *le Formidable*, monté par le contre-amiral Dumanoir-Le-Pelley, s'avança pour s'opposer au passage d'un trois-ponts anglais, à travers la ligne des alliés, l'abîma et le força à se retirer du combat; mais il paya ce généreux mouvement de la vie de son brave commandant. *L'Atlas*, de 74, en se jetant avec une semblable énergie au milieu du feu, fut près d'avoir à déplorer une perte pareille; le valeureux et habile Rolland, son capitaine, tomba renversé de son banc de quart, et, un moment, on le crut mort. *Le Pluton*, de 74 aussi, que commandait Cosmao-Kerjulien, chef de file du corps de bataille de Villeneuve, s'aperçoit que *le Firmo*, dernier vaisseau de l'avant-garde commandée par Gravina, démâté de plusieurs de ses mâts, dérive dans la ligne anglaise; soudain il cingle au secours de ce bâtiment allié et va se placer entre lui et les ennemis. Mais, par malheur, il n'est pas suivi par les vaisseaux de son arrière, et, abandonné en quelque sorte à lui seul dans cette lutte généreuse, il se voit à la fin forcé de reprendre son poste, pour n'être pas coupé. Villeneuve, à qui bien aurait pris, dans cette journée de brume, de passer sur une frégate pour suivre les opérations,

n'était occupé, sur *le Bucentaure*, avec son capitaine de pavillon Magendie, qu'à combattre comme un brave officier en second; il ne donna aucun ordre pour rétablir la balance des forces belligérantes, quoiqu'à l'approche de la nuit, l'ennemi parût abandonner en mauvais état le champ de bataille. Il résulta, de cette absence d'ensemble dans la flotte combinée autant que de l'obscurité, que deux vaisseaux espagnols, *le Firmo*, capitaine Villa-Vincentro, et *le San-Raphaël*, capitaine Montès, l'un de 64, l'autre de 74 canons, désemparés et démâtés, finirent par tomber complétement au milieu des Anglais et par devenir leur proie. Trois vaisseaux espagnols encore, *le Terrible*, *l'Espana* et *l'America*, capitaines Montdragon, Monins et Darrec, auraient peut-être eu le même sort, si Cosmao-Kerjulien n'eût quitté de nouveau son poste pour les couvrir de son feu et ne les eût entièrement dégagés. Les Anglais continuèrent de s'éloigner, cachant leurs feux, tandis que les Français tenaient les leurs allumés, et Villeneuve, après avoir rallié ses vaisseaux, gardant l'avantage du vent, manœuvra pour forcer Calder à un nouvel engagement; mais celui-ci, ayant plusieurs de ses vaisseaux désemparés et entre autres *le Windsor-Castle*, de 100 canons, que la remorque d'une frégate avait seule empêché d'être pris, s'appliqua constamment à l'éviter. Des deux côtés, les amiraux furent accusés d'irrésolution, Villeneuve, pour n'avoir pas suffisamment secondé l'élan de Gravina, ne s'être pas porté, malgré l'obscurité, au secours du *Firmo* et du *San-Raphaël*, enfin, pour n'avoir pas attaqué de nouveau son adversaire; l'amiral anglais pour s'être battu mollement, s'être contenté de la prise plutôt fortuite que due à son courage et à ses manœuvres de deux bâtiments espagnols, s'être dérobé à une nouvelle action, surtout pour avoir laissé les alliés libres désormais d'entrer au Ferrol et d'y rallier tous les vaisseaux qui s'y trouvaient. Aussi violent qu'autrefois lorsqu'il s'était agi de l'infortuné amiral Bing, un cri d'indignation s'éleva en Angleterre contre Calder qui ne devait pas tarder à être rappelé pour passer devant un conseil de guerre et se voir condamné à être *sévèrement réprimandé*.

Après la bataille à l'ouest du cap Finisterra, appelée aussi des Quinze-Vingt, parce qu'il y avait eu quinze vaisseaux d'un côté et vingt de l'autre, Villeneuve, ayant vainement cherché à gagner le

Ferrol jusqu'au 25 juillet, prit le parti de relâcher à Vigo pour s'y réparer, s'y rafraîchir, et y déposer ses nombreux malades. Le vaisseau *l'Atlas*, qui était en très-mauvais état, dut rester à ce mouillage pour servir d'hôpital; on y laissa aussi les deux vaisseaux espagnols, *l'America* et *l'Espana*, qui marchaient extrêmement mal. Les alliés se remirent ensuite en route pour le Ferrol, aux approches duquel port Villeneuve reçut un ordre de Napoléon de ne pas prendre là son mouillage, à cause de la difficulté qu'il y aurait d'en sortir, mais d'aller droit sur Brest, après avoir rallié les divisions destinées à le renforcer. Mais il était trop tard. Déjà la tête de la flotte des alliés, avec l'amiral Gravina, était entrée dans la passe, et peu après rallia dans le port les cinq vaisseaux français de la division Gourdon et les dix vaisseaux espagnols de Grandellana. Villeneuve, obéissant alors autant qu'il le pouvait aux derniers ordres qu'il venait de recevoir, resta mouillé à la Corogne, en face du Ferrol, pendant que Calder, renvoyant à Plymouth quatre de ses vaisseaux les plus maltraités dans la dernière rencontre, allait se rallier, avec les onze qui lui restaient, à l'amiral Cornwallis.

Le 2 août, jour de l'entrée de Villeneuve à la Corogne, Napoléon partait de Saint-Cloud pour Boulogne, où il arriva le lendemain. Toute la flottille s'y trouvait maintenant réunie, ou aux ports voisins, par suite du dernier mouvement opéré par le vice-amiral Ver-Huell qui, dans sa première opération, était resté, on se le rappelle, au mouillage d'Ostende. La flottille batave, destinée à l'embarquement des troupes du maréchal Davoust, qui formaient la droite de l'armée, était depuis, en majeure partie, parvenue jusqu'à Dunkerque sans trop de difficultés; mais le trajet de ce mouillage à ceux d'Ambleteuse et de Boulogne ne s'était pas fait sans de nouveaux combats. Le 17 juillet 1805, Ver-Huell partit de Dunkerque avec quatre prames et trente-deux chaloupes canonnières, après avoir laissé ses ordres pour que deux autres divisions ne tardassent pas à appareiller. A la hauteur de Gravelines, une escadre anglaise, composée de quinze bâtiments légers, vint attaquer sa division, d'abord par la tête, ensuite par la queue; mais sans se laisser rompre, il n'en continua pas moins sa marche, sous la protection d'un feu actif, et mouilla, à onze heures du soir, dans la rade de Calais. Là, le lendemain

matin, dix-neuf bâtiments ennemis, dont deux vaisseaux de ligne et onze frégates, le combattirent encore avec aussi peu de succès que la veille. En ce moment, le contre-amiral La Crosse, investi maintenant du commandement en chef de la flottille impériale, fit appareiller de Boulogne et porter vers l'est une division de chaloupes canonnières, tandis que de Vimereux aussi, du même côté, une division de péniches se portait sur le cap Grisnez, double manœuvre qui opéra une diversion très-favorable à Ver-Huell. Vers les trois heures du même jour, 18 juillet, celui-ci donna le signal de départ pour le cap Grisnez, qui était hérissé, pour protéger ses mouvements aussi bien que ceux des autres divisions de la grande flottille, de cinquante-cinq bouches à feu, dont six mortiers placés sur la plate-forme la plus élevée. En même temps que l'escadrille batave se mit en mouvement, une division d'artillerie légère s'apprêta à suivre le long de la plage. A la hauteur du cap Blanez, on eut une action à soutenir d'abord contre quinze bâtiments anglais, dont le nombre s'accrut jusqu'à quarante-cinq, parmi lesquels deux vaisseaux de ligne et quatre frégates. Ver-Huell, à la tête de sa ligne de bataille, et ayant reçu le maréchal Davoust à son bord, doubla en bon ordre et sans répondre de ses navires au feu de l'ennemi, le cap Blanez, dont les batteries tiraient d'ailleurs pour lui. Mais, quand on fut par le travers de Wisant, où l'enfoncement de la côte laissait l'escadrille privée de la protection de la terre, les ennemis firent sur elle, à portée de mitraille, une attaque plus sérieuse, qui lui causa quelques avaries. Néanmoins, Ver-Huell continua sa route pour doubler le cap Grisnez, en rendant feu pour feu aux Anglais. Bientôt il fut secondé par la batterie de droite du Haut-Grisnez. Les ennemis étaient décidés à disputer chaudement le passage ; tous leurs bâtiments se portèrent en même temps sur le cap, en croisant leur feu sur l'escadrille batave qui, malgré cet effort de ses adversaires, doubla le promontoire. Des deux parts, on ne semblait pas fatigué de l'attaque ni de la défense. L'escadrille, toujours canonnée et toujours canonnant, mouilla, à sept heures du soir, entre les tours d'Endreselles et d'Ambleteuse, où le combat se prolongea encore pendant une heure et demie. A la fin, toutes les batteries de la côte s'étant trouvées à portée de tirer, la ligne anglaise fut obligée de se laisser aller à la dérive pour n'être pas

écrasée sous leur feu, et de se retirer à la rade des Dunes. Par suite, les autres divisions bataves, sorties de Dunkerque pendant que Ver-Huell avait appareillé de Calais, purent arriver le lendemain sans encombre sur la rade d'Ambleteuse.

La flottille impériale se trouvant ainsi concentrée, et toutes les troupes réunies autour d'elle, Napoléon jugea, à son arrivée à Boulogne, que toutes ses troupes pouvaient être embarquées dans l'intervalle d'une marée à l'autre.

Comme pour prouver aux ennemis que sa démonstration était sérieuse, et leur donner le change en leur laissant croire qu'il entendait traverser le détroit sans le secours de ses escadres de gros vaisseaux, enfin dans le but aussi d'aguerrir les équipages et les soldats de la flottille, Napoléon donna l'ordre à La Crosse de faire appareiller avec une forte division et de se porter sur la croisière anglaise jusqu'à quelques lieues en mer. Ce contre-amiral détacha en effet, le 12 août à midi, sous les ordres du capitaine de vaisseau Gaspard Moras, une division de cinq prames, trente chaloupes canonnières et quarante péniches armées d'obusiers à longue portée, qui alla, disent les partisans de la flottille, jusqu'à mi-canal se mesurer avec la ligne ennemie, composée d'un vaisseau de guerre, deux frégates et trente bâtiments de moindre grandeur, et le fit avec succès à portée de mitraille, serrant au feu pour tenter l'abordage. Les mêmes auteurs assurent que l'Angleterre fut jetée dans une alarme inouïe, ce qui ne se concilie guère toutefois avec le peu de forces qu'elle opposait de ce côté aux tentatives de l'empereur.

Le 17 juillet, en vertu d'ordres très-pressants que l'empereur avait envoyés, le capitaine et tout à l'heure contre-amiral Zacharie Allemand était parti de l'île d'Aix avec une escadre formée, aguerrie lors de l'expédition de Missiessy, et composée d'excellents voiliers, qui étaient : *le Majestueux*, de 118 canons, portant son pavillon; *le Jemmapes*, *le Magnanime*, *le Suffren*, *le Lion*, de chacun 74 canons; les frégates de 40 canons *l'Armide*, *la Thétis*, *la Gloire*, et les brigs de 16 canons *le Sylphe* et *le Palinure*. Cette escadre, dans le plan de Napoléon, était destinée à former la première avant-garde de la grande armée combinée; elle devait d'abord se porter sur le cap Lézard et s'y réunir à la flotte de Brest, dans le cas où celle-ci aurait déjà pris la mer, ou, dans le cas contraire,

croiser à une certaine hauteur, à l'ouvert de la Manche et du golfe de Biscaye, pour attendre Villeneuve au passage et se joindre à lui; s'il ne voyait ni l'une ni l'autre flotte ou n'en recevait pas de nouvelles avant le 12 août, il avait ordre de se rendre à Vigo et de s'y ranger sous le pavillon de Villeneuve. Jamais mission difficile, car il s'agissait de manœuvrer sans cesse au milieu des flottes ennemies, ne fut remplie avec plus d'activité, d'intelligence, d'habileté. On sait d'ailleurs, par des précédents déjà racontés, qu'Allemand était passé maître en fait de croisières, s'il ne se montra pas tel depuis en ligne de bataille. Il exécuta ponctuellement les ordres qu'il avait reçus; et, tout en tombant comme la foudre sur les bâtiments de guerre ennemis qu'il rencontrait isolés et en donnant la chasse aux navires marchands, son escadre sut si bien se dérober aux recherches des flottes anglaises qui sillonnaient alors la mer, qu'elle en acquit le nom d'*escadre invisible*.

N'ayant vu paraître ni la flotte de Ganteaume ni celle de Villeneuve dans les délais prescrits, Allemand, suivant les ordres qu'il avait reçus, fit voile pour la baie de Vigo où, par une négligence déplorable du commandant en chef de la flotte des alliés, il ne trouverait, en y arrivant le 16 août, aucun avis sur la direction prise par celle-ci. Toutefois la frégate *la Didon*, capitaine Milius, avait été détachée du Ferrol à sa recherche: mais, après quatre heures d'un vigoureux combat soutenu le 10 août, elle avait été prise par la frégate ennemie *le Phénix*.

Villeneuve, après avoir mouillé deux jours à la baie d'Arros, en dehors de la Corogne, pour y réunir les escadres de Gravina, de Grandellana et la division Gourdon, en partit le 13 août, et n'aperçut ni escadres ni divisions ennemies. Il avait fait quelque temps route au nord-ouest, quand, changeant tout à coup, il mit le cap au sud, longea hors de vue la côte de Portugal, et gagna le cap Saint-Vincent où il prit quelques navires marchands. Il attera six jours sur ce point, comme s'il eût craint de s'aventurer d'une [illegible], et que cette absence de vaisseaux de guerre ennemis ne dissimulât quelque embûche. Toutefois une frégate anglaise, *l'Iris*, ayant observé son appareillage et ayant suivi jusque-là sans être chassée, put aller porter de ses nouvelles à l'amiral Calder, qui n'était pas encore rappelé, et que Cornwallis n'avait pas tardé à renvoyer en vue du Ferrol avec dix-huit vaisseaux pour ar-

rêter les mouvements des escadres alliées dans leur marche maintenant supposée sur Brest. Enfin, toujours tournant la poupe aux parages où Napoléon l'avait convié à se rendre, Villeneuve entra à Cadix le 21 août, le jour même où il était attendu devant Brest. Collingwood, laissé de nouveau par Nelson devant Cadix avec trois à quatre vaisseaux, n'ayant pu imaginer que la flotte des alliés viendrait de ce côté, faillit s'y faire ramasser, et n'eut que le temps bien juste de se retirer à Gibraltar. Mais presque aussitôt après, ayant rallié sous son pavillon une division de quatre vaisseaux commandée par le contre-amiral Bickerton, il reprit sa croisière après avoir dépêché en toute hâte un aviso à l'amiral Cornwallis pour l'instruire de cet événement imprévu, tandis que *l'Iris*, d'autre côté, portait la même nouvelle à Calder, qui bientôt amena devant Cadix les dix-huit vaisseaux que lui avait confiés Cornwallis. Vingt-six vaisseaux bloquèrent alors la flotte des alliés et la paralysèrent à l'extrémité de la Péninsule. Le général Lauriston, aide-de-camp de l'empereur, et les douze mille soldats qu'il avait sous ses ordres, furent débarqués, et virent ainsi leur mission terminée.

Pendant ce temps, le vice-amiral Ganteaume, sur les ordres de Napoléon, avait appareillé le 21 août de la rade de Brest, et, sorti du goulet, était venu mouiller en ordre de bataille avec vingt et un vaisseaux, dont trois de premier rang, dans la rade de Berteaume. Willaumez, qui quelque temps après le beau combat de *la Poursuivante* contre *l'Hercule* avait repris la route de France et s'était vu élevé au grade de contre-amiral, fut détaché en cette qualité, par Ganteaume, avec une escadre légère, pour se porter vers la pointe de Saint-Mathieu, y reconnaître l'ennemi et donner la chasse à ses védettes. *L'Alexandre*, de 80 canons, que montait Willaumez, s'étant élevé, avec une frégate, jusqu'à la hauteur de cette pointe, Cornwallis, avec son vaisseau amiral *l'Hibernia*, de 110 canons, et deux autres vaisseaux, se détacha de sa ligne et chassa, toutes voiles dehors, comme pour entraîner les Français à une affaire d'avant-garde, qui pourrait devenir générale. Ganteaume jugea prudent alors de rappeler *l'Alexandre*; mais les trois vaisseaux de Cornwallis continuant à courir le même bord, se trouvèrent à bonne portée avant que Willaumez eût pu rejoindre les autres bâtiments de son escadre légère. Par suite, un

court engagement fut inévitable. *L'Alexandre* ouvrit le premier son feu, et essuya celui des trois vaisseaux anglais qui, en s'avançant pour essayer de le démâter jusqu'à la portée des batteries de la côte, s'exposèrent au tir des bombes et des boulets creux. L'amiral Cornwallis, ayant reçu une blessure, et désespérant d'amener les Français à l'action générale que la situation de sa flotte lui faisait rechercher, prit le parti de virer de bord et de gagner le large.

Le 22 août, lendemain de cette sortie plus simulée que sérieuse de Ganteaume, Napoléon, dans une fièvre d'impatience, faisait écrire de Boulogne, sous sa dictée, à ce commandant en chef de la flotte de Brest : « Partez, et venez ici. *Nous aurons vengé six siècles d'insultes et de honte.* (Comment, ç'avaient été des siècles d'insultes et de honte que ceux où les Français avaient rejeté de leur sol les rois de la Grande-Bretagne qui y occupaient, par héritage, suite de la conquête de l'Angleterre par les Franco-Normands, plusieurs provinces; que ceux encore, où la marine de Louis XIV et celle de Louis XVI avaient victorieusement disputé la mer aux Anglais? Napoléon entendait sans doute que la gloire et l'honneur de la France ne commençassent qu'à lui.) « Jamais, ajoutait-il, pour un plus grand objet, mes soldats de terre et de mer n'auront exposé leur vie. » Et en même temps il faisait écrire, également sous sa dictée, à Villeneuve, dont il ignorait encore l'entrée à Cadix : « J'espère que vous êtes arrivé à Brest. Partez; ne perdez pas un moment, et, avec mes escadres réunies, entrez dans la Manche. *L'Angleterre est à nous!..* Nous sommes tout prêts : tout est embarqué. Paraissez vingt-quatre heures, et tout est terminé. » Il y avait bien des chances pourtant pour que, même dans cette situation, tout n'eût été que commencé.

Sur ces entrefaites, entra le ministre Decrès qui fit connaître en tremblant, à son maître, le véritable état des choses, dont une dépêche de Villeneuve l'avait instruit. La fureur de Napoléon fut au comble; il voulait qu'on sortît quand même de Cadix. Decrès, traité comme un valet, se retira sans oser articuler un mot de plus, et prit le parti de s'expliquer, le soir, dans une missive, où l'on remarquait ces mots : « Je me suis mis aux pieds de Votre Majesté pour la supplier de ne pas associer aux opérations de ses

escadres les vaisseaux espagnols... Elle veut qu'avec une pareille agrégation on entreprenne une chose très-difficile en elle-même, et qui le devient davantage avec les éléments dont l'armée se compose, avec l'inexpérience des chefs, leur inhabitude du commandement... Dans cet état de choses, où Votre Majesté ne compte pour rien mon raisonnement et mon expérience, je ne connais pas de situation plus pénible que la mienne. (Il fallait la quitter, pour n'être pas complice de ce qu'on savait être des folies qui amèneraient des désastres.) Je désire que Votre Majesté veuille bien prendre en considération que je n'ai d'intérêt que celui de son pavillon et que l'honneur de ses armes ; et, si son escadre est à Cadix, je la supplie de considérer cet événement *comme un arrêt du destin* qui la réserve à d'autres opérations. Je la supplie de ne point la faire venir de Cadix dans la Manche, parce que ce ne sera qu'avec des malheurs que s'en fera la tentative... (Et peu après, on verra Decrès presser lui-même Villeneuve de sortir de Cadix, en présence de forces plus considérables, en présence de Nelson, pour aller, en quelque sorte sans objet, à Toulon.) Il est malheureux pour moi de connaître le métier de la mer, puisque cette connaissance n'obtient aucune confiance et ne produit aucun résultat dans les combinaisons de Votre Majesté... Je me reproche de ne savoir pas persuader Votre Majesté. Je doute qu'un homme seul y parvienne. Veuillez, sur les opérations de mer, vous former un conseil, *une amirauté*, tout ce qui pourra convenir à Votre Majesté ; mais, pour moi, je sens qu'au lieu de me fortifier je faiblis tous les jours. Et il faut être vrai, un ministre de la marine, *subjugué par Votre Majesté en ce qui concerne la mer*, vous sert mal, et devient nul pour la gloire de vos armes, s'il ne lui devient nuisible. »

L'empereur, obligé de se rendre à l'évidence des faits, demanda aussitôt à Decrès un mémoire sur ce qu'il y aurait à faire, dans le cas où Villeneuve resterait à Cadix. Le ministre proposa un système de croisières par divisions de cinq à six vaisseaux chacune, dans le genre de celle que tenait pour le moment le contre-amiral Allemand, système, comme on l'a déjà fait remarquer, mis en avant à toutes les époques de décadence maritime, et qui, à côté de ses avantages, a des désavantages non moins grands, tels que de se faire ramasser ou écraser en détail par des forces

supérieures, comme on ne tarderait pas à le voir. Decrès déclarait que « c'était là la guerre suivant son cœur. » L'historien du *Consulat et de l'Empire* dit que Napoléon écrivit, de sa main, sur le dos du mémoire de Decrès : « Formez sept croisières, distribuées entre l'Afrique, Surinam, Sainte-Hélène, le Cap, l'île de France, les îles du Vent, les États-Unis, les côtes d'Irlande et d'Écosse, l'embouchure de la Tamise. » Ce plan de premier jet devait être modifié sur plusieurs points, comme l'atteste une lettre de l'empereur à Decrès, datée de Saint-Cloud, le 17 septembre 1805.

La décision de l'empereur fut alors si prompte qu'on aurait pu croire qu'il n'avait attendu qu'un prétexte qui sauvegardât sa considération pour la prendre. Son coup d'œil d'aigle plongeait déjà au loin sur le continent, avec plus de sûreté et d'entraînement que sur la mer. L'armée rassemblée autour de Boulogne pour envahir l'Angleterre n'allait faire qu'un bond de là sur le Danube pour y dénouer la troisième coalition qui n'était plus à l'état latent.

Avant de partir de Boulogne pour cette mémorable campagne, où son génie de grand capitaine sur terre se montrerait avec une puissance supérieure, si cela était possible, à tout ce qu'on l'avait vu être jusque-là, Napoléon reçut des nouvelles d'une croisière française de bâtiments légers, qui avait été laissée dans les mers d'Amérique, sous les ordres du capitaine de vaisseau François-André Baudin, après que la flotte de Villeneuve s'était éloignée des Antilles; elle se composait de la frégate *la Topaze*, de 36 canons, montée par le chef de l'expédition, des petites corvettes *le Département-des-Landes*, capitaine Desmontils, *la Torche*, capitaine Dehen, et du brig *le Faune*, capitaine Brunet, quand elle avait fait rencontre, le 19 juillet, de la frégate anglaise *la Blanche*, capitaine Mudge, qui, n'ayant pu l'éviter, avait bravement pris le parti d'accepter le combat. Attaqué bord à bord des deux côtés à la fois et même harcelé par l'arrière, le capitaine anglais s'était défendu pendant quarante-cinq minutes, avec la fureur d'un désespéré. Il n'avait amené son pavillon qu'au moment où *la Blanche* allait couler bas. Cette frégate s'était enfoncée en effet presque aussitôt après que l'équipage en avait été retiré. Peu après, le 17 août, la petite escadre de François-André Baudin,

en revenant en France, avait été attaquée à son tour par les vaisseaux de ligne anglais *le Goliath* et *le Raisonnable* et la frégate *la Camille*, à la hauteur du cap Ortegal. Surprise par le calme *la Topaze*, s'était défendue, pendant plus d'une heure, bord à bord, à portée de fusil, contre le vaisseau *le Goliath*, de 74 canons, appuyé de deux autres bâtiments, et elle avait été assez heureuse en recevant la première la brise, pour s'éloigner de son redoutable adversaire et gagner le large; mais la corvette *la Torche* et le brig *le Faune*, moins favorisés, étaient devenus la proie de l'ennemi.

Le 29 avril de cette année, le commodore Murrey, avec une escadre et des troupes de débarquement, était venu attaquer la colonie hollandaise de Curaçao, aux Antilles. Les Anglais se maintinrent dans un coin de l'île, jusqu'au 20 juillet, que les Franco-Bataves les culbutèrent et les jetèrent à la mer.

Quoique Linois fût toujours à peu près abandonné dans les mers de l'Inde, de temps à autre cependant quelques bâtiments légers venaient en mission aux îles de France et de la Réunion. Deux de ces bâtiments, *la Turlurette* et *la Perle*, furent pris le premier au mouillage de la Réunion, le second à Madagascar. La frégate *la Psyché*, de 36 canons, après avoir été quelque temps armée en course sous le commandement d'un marin du nom de Trogoff, qui lui avait fait faire une campagne dans ces mêmes mers, était passée ensuite sous les ordres du capitaine de vaisseau Jacques Bergeret, quand elle eut à soutenir, le 14 février 1805, un combat célèbre par son issue peu commune, unique même, assure-t-on, à la mer, contre la frégate de 42 canons, *le San-Fiorenzo*, naguère enlevée aux Espagnols et commandée par le capitaine Henry Lambert. Bergeret, après s'être vu presque entièrement dégréé, avoir compté trois de ses officiers et cinquante hommes tués, plus soixante-dix blessés, mais après avoir aussi causé de grands ravages à l'ennemi, proposa au capitaine Lambert, qui l'accepta, une capitulation garantissant le transport des restes de l'équipage sur un sol français. Le renouvellement des hostilités avait trouvé dans la mer des Indes le fameux capitaine de Marseille Hippolyte Mordeille, commandant alors le corsaire hollandais *le Hoocs*, de 12 canons et trente hommes d'équipage, armé au cap de Bonne-Espérance qui,

pour son coup d'essai dans cette mer, avait pris à l'abordage et à l'arme blanche le navire anglais *le Neptune*, de 16 canons, cinq cent cinquante tonneaux, et soixante hommes d'équipage.

Quant au contre-amiral Linois, ayant quitté l'île de France, en mai 1805, pour la troisième fois depuis son dernier départ d'Europe, il visita d'abord plusieurs rades de Madagascar, parcourut le canal de Mozambique. Passant ensuite et repassant à travers les divisions anglaises lancées à sa poursuite, il porta sa nouvelle croisière à l'entrée de la mer Rouge. La violence des vents l'empêchant d'y rester, il alla aux Maldives, puis à Ceylan, où la frégate *la Belle-Poule*, capitaine Bruilhac, captura, le 11 juillet 1805, en vue du port de Galles, le vaisseau de Compagnie *le Brunswick*, du port de quinze cents tonneaux, armé de 30 canons, et pouvant en monter 64; il força en outre un autre bâtiment de mille tonneaux de se perdre à la côte. Après quoi, faisant voile pour le cap de Bonne-Espérance, le 6 août 1805, l'infatigable Linois rencontra et n'hésita pas cette fois à attaquer dix vaisseaux de Compagnie, armés et chargés de troupes, avec leur escorte *le Bleinheim*, de 84 canons, portant le pavillon de l'amiral Trowbridge, successeur de l'amiral Rainier. Après trente-cinq minutes de canonnade, le mauvais temps et l'obscurité mirent fin à cet engagement disproportionné. Le contre-amiral français ne se tira pas de la tempête aussi heureusement que du combat. Un épouvantable ouragan lui fit perdre à la rade de Simons-Bay, sa prise *le Brunswick*, et, peu de jours après, sur la rade du cap de Bonne-Espérance, la frégate *l'Atalante*, capitaine Gaudin-Beauchêne, qui était venue pour le rejoindre. Dans le même temps, la frégate *la Sémillante*, de 36 canons, capitaine Motard, qu'il avait détachée aux Philippines, se faisait abandonner, sous la protection d'une batterie espagnole, dans la rade de Santa-Yacinta, par la frégate anglaise *le Phaéton*, de 38 canons, et le sloop *le Harrier*, de 18 canons. Le contre-amiral Linois, après les derniers malheurs que la tempête lui avait fait éprouver, n'en continua pas moins sa croisière avec courage et activité. Il visita la côte d'Angola, où il amarina deux bâtiments anglais, armés ensemble de 34 canons, et plus tard se porta sous le vent de Sainte-Hélène, dans l'Atlantique, où il facilita aux corsaires français, hollandais et espagnols qui s'étaient rendus dans ces parages de nombreuses captures.

Depuis que les Anglais sillonnaient en tous sens les mers de l'Europe de leurs flottes, de leurs escadres et de leurs croisières, et depuis d'ailleurs que Napoléon avait tout absorbé, navires et matelots du commerce pour sa flottille, ce n'était plus guère que dans la mer des Antilles et dans celle des Indes que l'on voyait encore des bâtiments armés en course. Ils étaient devenus extrêmement rares dans la Méditerranée, plus rares encore dans la Manche. De nouveaux exploits de corsaires ne faisaient point oublier ceux, en petit nombre déjà, qui avaient signalé le renouvellement des hostilités, à la rupture du traité d'Amiens. Ce qui, autrefois, n'aurait pas paru prodigieux en fait d'affaires de ce genre, prenait, dans les imaginations, des proportions inouïes que le crayon des artistes, pour flatter le sentiment populaire, quelquefois se plaisait, et s'est plu encore depuis à perpétuer, en opposition à la vérité. C'est ainsi que le corsaire de Bordeaux, *la Bellonne*, de 28 canons de huit, capitaine Perroud, qui, en août 1803, près la baie de Bantry, dans un abordage où le premier lieutenant Desaunay avait trouvé une mort héroïque, avait pris le bâtiment de Compagnie *le Lord-Nelson*, armé de 26 canons de dix-huit et de douze, est encore célébré par l'estampe comme ayant pris un vaisseau de guerre de 50 canons. Perroud, pour son action consignée au *Moniteur* dans un rapport de Decrès, action qui était, sans qu'on l'exagérât, suffisamment belle, avait reçu une hache d'abordage d'honneur. Cette récompense avait été accordée le même jour au capitaine Gilles Valton, du corsaire de Saint-Malo *le Courrier-de-Terre-Neuve*, armé de 4 canons seulement, qui avait abordé, pour ainsi dire seul, un cotre de 10 canons, et au capitaine Bavastro, commandant le corsaire de Nice *l'Intrépide*, de 4 canons, qui, par deux abordages successifs, s'était emparé de deux bâtiments anglais, l'un de 14 canons, l'autre de 16, lesquels l'avaient combattu à la fois.

Telle était dans toutes les mers en général la situation de la marine française, quand Napoléon se disposait à lever le camp de Boulogne. Dans le temps où il prit cette résolution, il tint à consigner par écrit les raisons qui l'avaient porté à former, à si grands frais, la flottille impériale, devenue si soudainement inutile, comme s'il sentait que, resté sans résultat, un tel armement, peu flatteur déjà pour sa majesté déconvenue sur mer dans le présent, le serait

moins encore pour sa réputation de grand homme en toutes choses dans l'avenir. Il dicta en conséquence une note divisée en quatre chapitres et neuf articles, en réponse à ces questions qu'il se posait à lui-même : *Quel a été mon but dans la création de la flottille de Boulogne? Que convient-il de faire de la flottille de Boulogne?* Son but dans la création de la flottille, nous l'avons assez dit pour n'y pas revenir. Ce qu'il convenait désormais, selon lui, de faire de cette flottille, c'était de la laisser subsister au nombre de cinq cents bateaux et aux moins de frais possibles, à Boulogne, comme un objet de diversion et de continuelle menace pour l'Angleterre, et aussi pour que, le cas échéant, mais ce cas n'était plus prévu que pour le *maintien de sa considération*, expression qui se trouve dans la note, ces cinq cents bateaux vinssent puissamment en aide aux escadres de vaisseaux qu'il pourrait charger d'opérer des descentes soit en Angleterre, soit en Irlande. Outre la flottille ainsi réduite, une armée de soixante mille hommes environ devait être ordinairement maintenue, dans sa pensée, aux environs de Boulogne. « Cela obligera, disait-il, l'Angleterre à avoir une armée de terre, et à tenir en réserve une armée de mer. » De tous les moyens qu'*on pouvait proposer* pour nuire à l'ennemi dans cette lutte, on n'en saurait, selon lui, « imaginer un moins dispendieux pour la France et plus désastreux pour l'Angleterre. »

Des dispositions furent prises en conséquence de cette note pour la conservation de la flottille, que l'on fit entrer en grande partie dans le fond du bassin de la Liane, hors de portée de l'ennemi. Des équipages amphibies qui manœuvraient les bateaux plats, on forma quinze bataillons de mille hommes chacun, qui furent armés de fusils, et dont l'instruction fut confiée *à des officiers d'infanterie* pour que, tour à tour, et de concert avec les troupes de terre, ils fissent le service à bord des bâtiments sous voiles et dans la vase des bâtiments échoués. C'est ainsi que dans ce temps on formait des marins. Est-il surprenant que, dans la suite, le bruit ridicule se soit répandu que l'on exerçait les équipages français à nager sur le sable de la grève et à monter à des cordages attachés à des arbres sur le rivage, pendant que les Anglais bloquaient les ports de l'Empire?

Le 2 septembre 1805, Napoléon partit de Boulogne pour une

campagne tout autrement calculée et comprise que l'expédition projetée contre l'Angleterre. Trois jours après, Nelson, qui était allé prendre un moment de repos dans son pays, faisait voile, sur son vaisseau *le Victory*, pour la grande croisière anglaise de Cadix, avec les pouvoirs de commandant en chef de la flotte et des forces navales britanniques dans la Méditerranée. Le dénoûment du drame maritime de l'Empire était aussi proche que celui de la nouvelle coalition continentale, dans laquelle, sous l'inspiration de l'Angleterre, entraient déjà plus ou moins ouvertement la Russie, l'Autriche et Naples; mais, par malheur, il n'aurait point, comme ce dernier, de chances peu éloignées de retour.

CHAPITRE XVI.

De 1805 à 1807.

Événements jusqu'à la paix de Tilsitt et jusqu'à la déclaration générale du blocus continental. — Villeneuve, bloqué dans Cadix, est personnellement d'opinion de ne pas sortir. — Napoléon veut que la flotte des alliés sorte, à tout prix. — Il nomme un successeur à Villeneuve. — Instruit par Decrès de cette circonstance et de l'indignation de l'empereur, Villeneuve prend intempestivement la décision de mettre à la voile, coûte que coûte, pour conduire la flotte à Toulon. — Il fait préalablement constater l'imprudence de sa démarche par un conseil de guerre. — Départ de la flotte combinée. — Rencontre de la flotte anglaise au cap Trafalgar. — Instructions de Nelson à sa flotte et de Villeneuve à la flotte combinée. — Forces respectives des deux armées. — Ordre de bataille routinier de Villeneuve. — Manœuvre de l'armée anglaise sur deux colonnes. — La ligne des alliés est coupée sur deux points principaux. — La bataille devient générale. — Rôles de plusieurs vaisseaux. — Conduite déplorable du contre-amiral Dumanoir Le Pelley. — Belle conduite du *Redoutable* et de son commandant Lucas; de *l'Algésiras* et du contre-amiral Magon de Médine; du *Pluton* et de son commandant Cosmao-Kerjulien. — Mort de Nelson. — Mort de Magon de Médine. — Prise du vaisseau amiral *le Bucentaure* et de Villeneuve. — Désastre de la flotte des alliés. — Tempête qui suit la bataille et ses résultats. — Le capitaine Cosmao-Kerjulien poursuit la flotte victorieuse et lui reprend plusieurs vaisseaux. — Le contre-amiral Dumanoir Le Pelley en voulant fuir une escadre anglaise tombe dans une autre. — Combat naval du cap Ortegal, le 4 novembre 1805. — Prise de la division Dumanoir Le Pelley. — Fin mystérieuse de Villeneuve. — Suite de la croisière de la division Allemand. — Ses succès et son heureuse rentrée. — Nouvelle tentative des Anglais contre la flottille de Boulogne. — Elle échoue comme les précédentes. — Piteuse fin de la flottille. — Quelques affaires de détail. — Prise de la colonie hollandaise du cap de Bonne-Espérance par les Anglais. — Guerre dans le Rio de la Plata. — Sortie d'une partie de la flotte de Brest. — Escadre aux ordres du contre-amiral Leissègues, en destination pour Santo-Domingo. — Combat naval de Santo-Domingo. — Escadre aux ordres du contre-amiral Willaumez. — Son sort et celui du vaisseau *le Vétéran*, capitaine Jérôme Bonaparte, frère de l'empereur. — Coup d'œil sur les événements continentaux. — Réunion de Venise au royaume d'Italie. — Conquête du royaume de Naples. — La couronne de Naples donnée à Joseph Bonaparte, frère de l'empereur. — Fin malheureuse de la dernière croisière de la division Linois. — Célèbre combat de la frégate française *la Canonnière* et du vaisseau de ligne anglais *le Tremendous*. — Expéditions des capitaines Amand Leduc dans les eaux de l'Islande, et Lhermite sur les côtes occidentales d'Afrique. — Affaires de détail en 1806 et au commencement de 1807. — Paix continentale de Tilsitt. — Cession de Corfou et des îles Ioniennes à la France.

Puisque l'exécution du grand projet d'invasion de l'Angleterre était ajournée, sinon complétement abandonnée, il semble que ce qu'il y aurait eu de mieux à faire provisoirement, c'eût été de laisser la flotte combinée à Cadix, jusqu'à ce qu'une occasion favorable se présentât de sortir sans danger : car, à l'époque où

nous en sommes de l'histoire, la marine française ne valait pas, même, à beaucoup près, celle qui sous le règne de Louis XV, en 1744, débloqua de la rade de Toulon, sous la conduite de La Bruyère de Court, une flotte également combinée, en forçant, après combat, les Anglais, commandés par les amiraux Matthews et Lestock, à se retirer délabrés à Minorque; elle était, comme conséquence du déplorable système d'équipages de Napoléon, duquel on a déjà souvent parlé, tombée encore fort au-dessous de ce qu'on l'avait vue sous la République, quand, sous la direction de Bruix, et malgré la présence des croisières ennemies qu'elle chassait devant elle, l'armée navale de Brest gagnait Toulon, puis en sortait pour ravitailler les côtes d'Italie, opérait sa jonction à Carthagène avec une flotte espagnole, évitait ensuite habilement une bataille qui aurait été sans objet, reparaissait dans la Manche où son retour épouvantait l'Angleterre et enfin rentrait dans Brest, tout cela du 26 avril au 8 août 1799. Avec le personnel misérable, honteux, que l'Empire avait fait à la marine française, depuis l'accaparement des meilleurs états-majors et des meilleurs équipages pour la flottille et pour l'armée de terre, avec, en outre, un matériel dont la quantité n'empêchait pas l'extrême médiocrité, il aurait donc fallu, plus qu'en toute autre occasion, agir en vertu de ce principe exposé, dans le temps, par un ancien officier de la marine de Louis XVI, « que si deux puissances maritimes luttent ensemble, celle qui a le plus de marins et le plus d'hommes habiles, doit toujours chercher à attaquer la plus faible; que cette dernière, au contraire, doit toujours éviter les engagements sérieux, parce qu'elle ne peut pas avoir les mêmes avantages, sans éprouver des pertes qui l'affaiblissent : qu'ainsi elle ne doit courir que les chances nécessaires à l'exécution de ses missions. Dans ce cas encore on ne peut pas toujours éviter le combat; mais on l'évite souvent quand on sait manœuvrer; et si quelquefois on est forcé à l'engager, on peut au moins se donner, par l'habileté des manœuvres, des chances favorables. » Toutes ces règles élémentaires devaient être oubliées dans le tragique événement que l'on va raconter; on sortirait sans motif suffisamment important, on accepterait le combat sans objet, on se laisserait attaquer de la manière la plus désavantageuse.

Quant à la sortie, c'est à l'empereur et à son ministre de la marine, qu'il faut tout d'abord en imputer la faute irréparable. Le 17 septembre 1805, Napoléon écrivait à Decrès: « Je désirerais que mon escadre sortît (de Cadix), se rendît devant Naples, et débarquât, sur un point quelconque, le corps de troupes qu'elle a à bord pour le joindre à l'armée du général Saint-Cyr (qui occupait alors Tarente.) Elle pourrait prendre un vaisseau anglais et une frégate russe qui s'y trouvent.... Après cette expédition, l'escadre se rendrait à Toulon, où elle trouverait tout ce qui lui serait nécessaire pour la ravitailler et la réparer. L'existence d'une escadre si considérable à Toulon aura des résultats incalculables; elle me fera une puissante diversion. Voilà le parti le plus utile que je puisse tirer de cette escadre dans ces circonstances-ci. J'estime donc qu'il faut faire deux choses : 1° envoyer un courrier extraordinaire à l'amiral Villeneuve, pour lui prescrire de faire cette manœuvre; 2° *comme son excessive pusillanimité* l'empêchera de l'entreprendre, *vous enverrez*, *pour le remplacer*, *l'amiral Rosily*, (ce même Rosily dont il parlait naguère avec un si cruel mépris), qui sera porteur de lettres qui enjoindront à l'amiral Villeneuve de se rendre en France *pour rendre compte de sa conduite.* Si l'amiral Rosily trouve l'escadre, il en prendra le commandement; s'il ne la trouve plus, le cas ne sera pas prévu; il devra revenir et se rendre à Toulon pour en prendre le commandement à son retour. » L'historien du *Consulat et de l'Empire* va plus loin encore que cette lettre authentique publiée depuis longtemps, et qu'il résume en ce bref et assez grossier discours adressé par l'empereur à Decrès. « Votre ami Villeneuve sera probablement trop lâche pour sortir de Cadix. Expédiez l'amiral Rosily, qui prendra le commandement de l'escadre, si elle n'est pas encore partie, et vous ordonnerez à l'amiral Villeneuve de venir à Paris me rendre compte de sa conduite. » Dès auparavant, Decrès, bien que n'étant pas partisan de la sortie, avait écrit à Villeneuve en reproduisant la pensée de Napoléon : « Ce qu'il exige par-dessus tout (l'empereur), c'est une noble ambition des honneurs, l'amour de la gloire, un caractère décidé et un courage sans bornes. *Sa Majesté veut éteindre cette circonspection qu'elle reproche à sa marine*, ce système de défensive qui tue l'audace et qui double celle de l'ennemi. Cette audace, elle la veut dans tous ses amiraux, ses capitaines, officiers et

marins, et, *quelle qu'en soit l'issue*, elle promet sa considération et ses grâces à ceux qui sauront *la porter à l'excès*. (Il semble qu'il y ait là de la part du ministre une expression d'amère ironie.) Ne pas hésiter à attaquer des forces inférieures ou égales même, et *avoir avec elles des combats d'extermination*, voilà ce que veut Sa Majesté! *Elle compte pour rien la perte de ses vaisseaux* (et des nombreux états-majors et équipages qui les montent, pouvons-nous ajouter, cela coule de source), si elle les perd avec gloire.... L'empereur vous prescrit de tout faire pour inspirer ces sentiments à tous ceux qui sont sous vos ordres, par vos actions, vos discours, et par tout ce qui peut élever les cœurs. Rien ne doit être négligé à cet égard : *sorties fréquentes*, encouragements de toute espèce, *actions hasardeuses*.... » Louis XIV, n'ayant plus les Colbert pour ministres de sa marine, avait voulu un jour que Tourville attaquât l'ennemi fort ou faible, mais du moins c'était avec une flotte composée des meilleurs équipages, des officiers les plus consommés, et ayant à sa tête le plus grand des amiraux de son temps, depuis que Duquesne avait disparu de la scène; et pourtant cette fanfaronnade royale avait été cruellement punie, non par la défaite de Tourville, car Tourville ne fut pas défait à la Hougue, bien que combattant *quatre-vingt-dix-neuf vaisseaux* anglais et hollandais avec *quarante-quatre* vaisseaux français, mais par les suites de la bataille. Ce que voulait Napoléon, en l'état de sa flotte, combinée avec celle d'Espagne à peu près aussi mal composée que la sienne, surpassait Louis XIV en forfanterie. Le châtiment ne se ferait pas attendre.

Avisé par son ami Decrès du départ du vice-amiral Rosily, pour Cadix, Villeneuve qui n'avait, quoi qu'en ait pu dire le capitaine Jurien de La Gravière, absolument rien d'un Tourville, ni par la tête, ni par le cœur, et qui, tout au contraire, était l'antipode de cet illustre amiral, prit le parti de sortir quand même comme un enfant qui, s'imaginant menacé d'un fantôme dans l'obscurité, et voulant témoigner à lui-même et aux autres de son faux courage né d'une certaine peur, se précipite tête baissée dans ce qu'il croit être le danger. Seulement, le danger n'était pas imaginaire dans l'occasion et la flotte d'Angleterre, commandée par Nelson, n'était pas un fantôme. « Si la marine française n'a manqué que d'audace, comme on le prétend, répondit Villeneuve à

Decrès dans un style amer où l'on aurait pu voir qu'il ne s'agissait plus guère pour lui que de courir à une éclatante défaite qui foudroierait l'orgueilleuse assurance de Napoléon, l'empereur sera prochainement satisfait, et il peut compter sur les plus éclatants succès. » Pour qu'aucun doute n'existât dans l'avenir sur les motifs personnels qui l'auraient fait agir, il tint, à bord du *Bucentaure*, un conseil de guerre, dans lequel les principaux officiers français et espagnols de la flotte combinée déclarèrent à l'unanimité que, les vaisseaux des deux nations étant pour la plupart mal armés et leurs équipages encore inexercés à la mer, une sortie amènerait la ruïne infaillible de la flotte, en cas de rencontre d'une armée ennemie, et que la prudence exigerait que l'on attendît la séparation ou l'éloignement des forces anglaises pour mettre à la voile. A cette opinion, Villeneuve joignit la sienne en tout conforme; mais en ajoutant que, néanmoins, il avait pris la ferme résolution d'appareiller par le premier vent d'est. Là fut son crime; il n'avait point le droit de sacrifier sciemment la flotte des alliés à son amour-propre offensé par des injures que l'on n'épargnait pas à des amiraux qui lui étaient supérieurs en ancienneté et en mérite. Il devait attendre l'arrivée de Rosily, qui déjà était à Madrid, tandis que le contre-amiral Gourdon resté de sa personne au Ferrol, était près d'en partir pour venir remplir les fonctions de major général sur la flotte; il devait remettre le commandement de celle-ci à son successeur nommé, qui, après examen de la situation des vaisseaux, l'aurait assez justifié, en déclinant à son tour une sortie intempestive et nécessairement fatale.

Pendant ce temps, Nelson, qui venait d'expédier Calder en Angleterre, et se trouvait investi du commandement en chef de la flotte ennemie, adressait à ses officiers des instructions rendues célèbres par la justesse de leurs prévisions basées sur l'ignorance routinière de la plupart des amiraux et officiers supérieurs de la marine française à cette époque. Nelson savait que ni Prairial ni Aboukir ne seraient des enseignements pour ses adversaires; il ajouta, cette fois, quelque chose à la manœuvre de Howe aux journées de Prairial, manœuvre qui n'était pas neuve, comme on l'a vu; il y ajouta, ce dont au reste on pourrait aussi trouver plusieurs exemples antérieurs, le système de couper la ligne adverse en l'attaquant en colonnes et par masses, à peu près

comme on faisait autrefois un convoi. Voici du reste ce *Memorandum* dont, sans remonter aux officiers généraux de mer du règne de Louis XIV, un Suffren, un La Motte-Picquet, un de Guichen, un d'Orvilliers et en dernier lieu le second des La Touche-Tréville, auraient fait payer cher l'exécution, si on l'eût tentée devant eux.

« A bord du *Victory*, devant Cadix, le 16 octobre 1805.

« Pensant qu'il est presque impossible de conduire au combat « une flotte de quarante vaisseaux de ligne avec des vents va- « riables, par un temps brumeux, et dans d'autres circonstances « qui peuvent se présenter, sans une perte de temps telle qu'on « laisserait probablement échapper l'occasion d'engager l'ennemi « de manière à rendre l'affaire décisive, j'ai résolu de tenir la « flotte, à l'exception des vaisseaux du commandant en chef et « du commandant en second, dans une position telle que l'ordre « de marche soit aussi l'ordre de bataille; *j'y parviens en ran-* « *geant la flotte sur deux colonnes de seize vaisseaux chacune*, « et en composant une escadre avancée de huit vaisseaux à deux « ponts, les plus fins voiliers, ce qui pourra toujours former au « besoin une ligne de vingt-quatre vaisseaux avec celle des deux « colonnes que le commandant en chef voudra. Le commandant « en second, après que je lui aurai fait connaître mes intentions, « aura la direction absolue de sa colonne pour commencer l'at- « taque sur les vaisseaux ennemis, et la suivre jusqu'à ce qu'ils « soient pris ou détruits.

« Que si l'on découvre la flotte de l'ennemi au vent, en ligne « de bataille, et que si les deux colonnes et l'escadre avancée « peuvent atteindre cette ligne, *elle sera probablement si étendue* « *que la tête ne pourra secourir la queue.* (On voit que Nelson « savait, comme naguère Howe aux batailles de Prairial, devant « Villaret-Joyeuse, à quel écolier, tenant à la main sa leçon de « tactique de 1765, il aurait affaire.) *En conséquence*, je ferai vrai- « semblablement signal au commandant en second d'y pénétrer « vers le douzième vaisseau, à partir de la queue, ou partout « où il pourra l'atteindre, s'il ne peut parvenir jusque-là; une « colonne pénétrera vers le centre, et l'escadre avancée à deux, « trois ou quatre vaisseaux en avant du centre, de manière à

« être sûr d'atteindre le vaisseau du commandant en chef de la « flotte ennemie, qu'on doit faire tous ses efforts pour capturer. « Le but général de la flotte britannique doit être de réduire « tous les vaisseaux ennemis depuis le second ou le troisième en « avant du commandant en chef, supposé au centre, jusqu'à la « queue de la ligne. Je suppose ainsi que vingt vaisseaux de la « ligne ennemie n'auront pas été attaqués; *mais il s'écoulera du « temps avant qu'ils puissent faire une manœuvre qui les amène « à pouvoir attaquer une partie de la flotte britannique, ou à « secourir leurs compagnons;* ce qui même serait impossible, « sans se mêler avec les vaisseaux engagés. Je suppose que la « flotte ennemie compte quarante-six vaisseaux de ligne, la « nôtre quarante; si elles en ont moins, un nombre propor- « tionné de vaisseaux de la ligne ennemie sera coupé; mais *les « vaisseaux anglais doivent être d'un quart plus nombreux que « les vaisseaux ennemis coupés.*

« Il faut laisser quelque chose au hasard; rien n'est sûr dans « un combat naval par-dessus tout autre; les boulets emportent « aussi bien les mâts et les vergues de nos vaisseaux que ceux « des vaisseaux ennemis; mais *j'ai la confiance d'obtenir la vic- « toire avant que l'avant-garde de l'ennemi puisse secourir son « arrière-garde;* et, dans ce cas, la flotte britannique serait « prête à recevoir les vingt vaisseaux ennemis intacts ou à les « poursuivre, s'ils tentaient de s'échapper. Si l'avant-garde de « l'ennemi vire vent devant, les vaisseaux capturés devront pas- « ser sous le vent de la flotte britannique; si l'ennemi vire vent « arrière, la flotte britannique devra se placer entre l'ennemi et « les vaisseaux qu'elle aura pris et ses propres vaisseaux désem- « parés; si l'ennemi s'approche alors, je suis sans crainte sur le « résultat.

« Dans tous les cas possibles, le commandant en second diri- « gera les mouvements de sa colonne, en la tenant dans un « ordre aussi serré que les circonstances le permettront. Les « capitaines doivent regarder leur colonne respective comme « leur point de ralliement; mais *dans les cas où les signaux ne « pourront pas être aperçus ou parfaitement compris, un capi- « taine ne fera pas de faute s'il place son vaisseau par le travers « d'un vaisseau ennemi.*

« ORDRE DE MARCHE ET DE BATAILLE.

« *Division de la flotte anglaise.*

Escadre avancée.	8
Colonne du vent.	16
Colonne de dessous le vent.	16
	40 vaisseaux.
Ligne ennemie.	46 vaisseaux.

« Les divisions de la flotte britannique seront conduites en-« semble jusqu'à environ une portée de canon de la ligne en-« nemie : alors le signal sera probablement fait à la colonne de « dessous le vent de faire porter et de mettre toutes voiles dehors, « même les bonnettes, afin d'atteindre, le plus promptement « possible, la ligne ennemie, et de la couper, en commençant « au douzième vaisseau à partir de la queue. Quelques vaisseaux « ne pourront peut-être pas couper à l'endroit où ils le devraient « faire, mais ils seront toujours à même de seconder leurs com-« pagnons. S'il y en a quelques-uns qui se trouvent jetés à la « queue de la ligne, ils compléteront la défaite des douze vais-« seaux ennemis. Si la flotte ennemie vire vent arrière tout à la « fois ou fait porter pour courir largue, les douze vaisseaux « formant, dans la première position, l'arrière-garde de l'en-« nemi, doivent toujours être l'objet des attaques de la colonne « de dessous le vent, à moins qu'il n'en soit autrement ordonné « par le commandant en chef; ce à quoi il ne faut guère s'at-« tendre, parce que la direction absolue de la colonne de des-« sous le vent, après que les intentions du commandant en chef « auront été exprimées, doit être laissée à l'amiral comman-« dant cette colonne. Le reste de la flotte ennemie restera en « partage au commandant en chef, qui prendra soin que les « mouvements du commandant en second soient aussi peu « troublés que possible.

« NELSON. »

Quant à Villeneuve, dans l'esprit duquel il n'entrait rien de neuf ni d'imprévu, au moment de jouer son va-tout, il ne trouva rien de mieux à faire que d'exhumer des instructions qu'il avait préparées avant sa première sortie de Toulon, lesquelles, digne

pendant de celles de Villaret-Joyeuse avant les affaires de Prairial, copie surannée, quant au fond, de la tactique arriérée de 1765, plus que de celle du règne de Louis XVI, persistait à établir, d'une manière absolue et invariable, l'ordre de bataille sur une seule ligne parallèle à celle supposée aux ennemis, laissant en oubli les manœuvres de Howe à ces mêmes affaires de Prairial et de Nelson à Aboukir, pour couper la ligne française et la mettre, par partie, entre deux feux. Après avoir ainsi réglé l'ordre de bataille sur une seule ligne, en négligeant de donner des instructions particulières aux officiers généraux et aux capitaines de vaisseaux sous ses ordres, relativement à la position où ils pourraient se trouver dans le cas d'attaques différentes de celle qu'il prévoyait, Villeneuve s'exprimait de la sorte :

« Si l'ennemi est sous le vent à nous, maîtres de notre ma-« nœuvre, nous formerons notre ordre de bataille, et nous ar-« riverons sur lui tout à la fois; chacun de nos vaisseaux combat « celui qui lui est opposé dans la ligne ennemie, et ne doit pas « hésiter à l'aborder, si la circonstance lui est favorable; je « vous ferai très-peu de signaux, mais j'attends tout du courage « de chaque capitaine... Celui qui ne serait pas dans le feu ne « serait pas à son poste, et un signal pour l'y appeler serait une « tache déshonorante pour lui (involontaire et sanglante con-« damnation de la conduite que lui, Villeneuve, il avait tenue à « Aboukir)... Si l'ennemi, au contraire, se présente au vent à « nous, et témoigne l'intention de nous attaquer, nous devons « l'attendre sur une ligne de bataille bien serrée.... L'ennemi ne « se bornera pas à se former sur une ligne parallèle à la nôtre « et à venir nous livrer un combat d'artillerie, dont le succès « n'appartient pas toujours au plus habile, mais souvent au plus « heureux; il cherchera à entourer notre arrière-garde, à nous « traverser, et à porter, sur ceux de nos vaisseaux qu'il aurait « désunis, des pelotons des siens pour les envelopper et les « réduire. Dans ce cas, c'est bien plus de son courage et de son « amour de la gloire qu'un capitaine commandant doit prendre « conseil, que des signaux de l'amiral qui, engagé lui-même « dans le combat, et enveloppé dans la fumée, n'a peut-être « plus la facilité de les faire. »

A propos du plan d'attaque de Nelson et du plan de défense de

Villeneuve, l'ancien officier de la marine de Louis XVI que nous avons déjà cité écrivait dans ce temps-là même : « Une chose digne de remarque, c'est que les Anglais, qui ont employé autrefois toutes les ressources de la tactique contre nos armées navales, ne s'en servent presque plus depuis que nos savants tacticiens ont disparu. Ils n'ont pour ainsi dire plus aucun ordre de bataille régulier; *ils attaquent nos vaisseaux comme on attaquait autrefois un convoi*, parce qu'ils savent que nous ne sommes plus en état de profiter, par des manœuvres d'ensemble, de l'espèce de désordre qui résulte naturellement de ce genre d'attaque; parce qu'ils savent qu'en portant leur attaque sur un point d'une ligne très-prolongée, ce point est bientôt détruit..... Le système de longue ligne de bataille ne vaut rien devant un ennemi qui attaque avec des vaisseaux réunis en pelotons, et destinés à combattre sur différents points de sa ligne un petit nombre de vaisseaux; le seul système de guerre à opposer à celui-là, c'est au moins d'avoir sa ligne de bataille doublée et des corps de réserve sur ses ailes, disposés de manière à se porter facilement sur les points trop vivement attaqués. En effet, quand plusieurs vaisseaux veulent porter leur attaque sur un seul, qui est en ligne un peu serrée, il est évident que n'y ayant de place que pour un seul vaisseau par son travers, surtout quand ils sont très-près l'un de l'autre, il faut que les autres vaisseaux coupent la ligne en avant ou en arrière du vaisseau attaqué; et tandis que l'un d'eux va prendre poste à l'autre bord, d'autres peuvent se tenir sur ses hanches et le combattre avec un très-grand avantage. Or, il est constant que si l'armée était sur deux lignes, le vaisseau qui couperait la première se trouverait entre deux feux; s'il éprouvait la moindre avarie, il n'aurait aucune espérance d'être secouru, et il aurait au contraire presque la certitude d'être forcé d'amener entre deux lignes. Et on doit croire que cette crainte empêchera toujours l'ennemi de tenter une pareille attaque. Si l'une des deux lignes est attaquée, et si l'ennemi a de l'avantage sur elle, elle peut aller se réparer sous le vent de la seconde ligne, tandis que celle-ci opposerait aux ennemis des vaisseaux qui n'auraient pas encore donné. Si au contraire c'est la ligne sous le vent qui combat, la ligne du vent peut toujours, en passant entre les vaisseaux qui ont combattu les premiers, présenter à l'ennemi de nouveaux vaisseaux à com-

battre. Enfin, si on suppose que les deux armées sont en nombre égal, ce qui peut arriver de pire c'est que la moitié de l'armée ennemie attaque la ligne du vent, et l'autre moitié celle de dessous le vent, ce qui réduit le combat, pour ainsi dire, de vaisseau à vaisseau. Mais, dans cette position, les vaisseaux auraient plus de moyens de se secourir mutuellement que lorsqu'ils sont rangés sur une ligne extrêmement longue. Celui qui attaque sur deux lignes a cet avantage sur celui qui est en bataille sur une seule, que s'il attaque la tête ou la queue de l'armée, il la met sans difficulté entre deux feux. S'il attaque le centre, tandis que l'une des lignes combat par le travers, l'autre la coupe infailliblement, et tout le combat se porte sur une partie de la ligne qui est bientôt détruite. L'amiral Suffren a donné dans l'Inde un exemple de ce premier genre d'attaque.... Il n'y a point d'exemple connu de la défense sur deux lignes; mais j'ose assurer que si l'amiral Villeneuve eût doublé sa ligne au moment où il a vu Nelson vouloir l'attaquer sur deux lignes, jamais cet amiral n'eût eu l'imprudence de faire une pareille attaque. »

Cette opinion d'un marin expérimenté de l'une des deux plus grandes époques de l'histoire maritime de France, ne paraît pas être celle du commandant Jurien de La Gravière qui, contrairement à l'avis de tous les officiers de mer tacticiens et praticiens à la fois, contrairement à l'évidence des résultats les plus désastreux pour la France aux batailles de Prairial, d'Aboukir et de Trafalgar, penche à croire que *Villeneuve adopta en effet le seul parti convenable.* « En doublant sa ligne de bataille, ajoute cet officier, par un second rang de vaisseaux *endentés* (vaisseaux disposés sur deux lignes de telle façon que le second rang puisse tirer dans les intervalles ménagés entre les bâtiments de la première ligne), il s'exposait à gêner le feu d'une partie de ces vaisseaux. En partageant ses forces, il courait un plus grand danger, car la division la plus faible pouvait, après une première démonstration infructueuse, se résigner à une retraite prématurée. En rangeant, au contraire, sa flotte sur une seule ligne, il présentait, il est vrai, un front trop étendu, mais conservait du moins à chaque vaisseau le libre jeu de son artillerie et la faculté de se replier sans confusion sur la partie de la ligne qui serait menacée par l'ennemi. » Du reste on verra que Villeneuve ne sut pas même tirer

de l'ordre de bataille qu'il avait fixé, tout le parti possible eu égard au genre d'attaque de son adversaire.

Le 18 octobre 1805, dans la matinée, cet amiral fit appareiller une division navale sous les ordres du contre-amiral Magon de Médine, qui donna la chasse à quelques bâtiments ennemis venus en observation devant la baie de Cadix. Le lendemain, l'armée des alliés eut ordre de mettre sous voiles; mais le flot et la brise d'ouest, qui survinrent vers midi, empêchèrent de sortir les vaisseaux mouillés au fond de la baie. Ils n'appareillèrent que le 20, et, dans l'après-midi de ce jour, toute la flotte combinée fut sous voiles, courant au large, les amures à tribord, avec peu de vent à la partie de l'ouest. Instruit du mouvement des alliés par ceux de ses bâtiments auxquels Magon avait donné la chasse, déjà Nelson accourait pour interdire à Villeneuve l'entrée du détroit, mais toutefois, en modérant sa route pendant la nuit, pour conserver sur les Franco-Espagnols l'avantage du vent.

Le 21 octobre au matin, une brume épaisse s'étant dissipée, les deux armées purent se compter à la hauteur du cap Trafalgar.

Celle des alliés, composée dans son ensemble de trente-trois vaisseaux de ligne, six de plus que celle des ennemis, sans compter les bâtiments légers, était divisée, avant les dernières manœuvres de Villeneuve qui changèrent les positions, en trois escadres de quatre vaisseaux français et de trois vaisseaux espagnols chacune; celle d'avant-garde, commandée par le vice-amiral Alava, celle du corps de bataille, par Villeneuve, celle d'arrière-garde, par le contre-amiral Dumanoir Le Pelley; plus une escadre d'observation, aux ordres de l'amiral Gravina, composée de six vaisseaux français et de six vaisseaux espagnols, le tout indépendamment de cinq frégates et de deux moindres bâtiments.

Le Pluton, de 74 canons, capitaine Cosmao-Kerjulien, avait la tête de l'avant-garde franco-espagnole; il était suivi du *Monarca*, de 74, capitaine don Teodoro Argumosa; du *Fougueux*, de 74, capitaine Baudoin; du vaisseau *la Santa-Anna*, de 112, formant le centre de cette avant-garde et monté par le vice-amiral Alava; de *l'Indomptable*, de 80, capitaine Hubert; du *San-Justo*, de 74, capitaine don Miguel Caston, et de *l'Intrépide*, de 74, capitaine Infernet, dernier vaisseau de l'avant-garde.

Le Redoutable, de 74, capitaine Lucas, paraissait en tête du

corps de bataille, où venaient ensuite *le San-Leandro*, de 64, capitaine don José Quevedo; *le Neptune* français, de 84, capitaine Maistral aîné; *le Bucentaure*, de 80, centre de cette escadre et de toute l'armée, monté par Villeneuve, qui avait Magendie pour capitaine de pavillon, le capitaine de frégate de Prigny, pour chef d'état-major général, et les lieutenants de vaisseau Fleury-Jarville, Baudran, Daudignon, pour adjudants; *la Santa-Trinidad*, énorme citadelle flottante de 136 canons, montée par le contre-amiral espagnol don Balthasar de Cisneros et le brigadier don Francisco Vriarte; *le Héros*, de 74, capitaine Poulain, et le *San-Augustino*, de 74, capitaine don Felipe X Cagigal.

Le Mont-Blanc, de 74, capitaine La Villegris, avait la tête de l'arrière-garde et était suivi du *San-Francisco-de-Asis*, de 74, capitaine don Luis de Florès; du *Duguay-Trouin*, de 74, capitaine Touffet; du *Formidable*, de 80, monté par le contre-amiral Dumanoir Le Pelley, ayant Le Tellier pour capitaine de pavillon; du *Rayo*, de 100 canons, capitaine don Henrique Macdonel; du *Scipion*, de 74, capitaine Beranger, et du *Neptuno* espagnol, capitaine don Henrique Cayetano Valdès.

Les douze vaisseaux de l'escadre d'observation étaient, dans l'ordre suivant, *le San-Juan-Nepomuceno*, de 74, capitaine don Cosme Cherruca, le *Berwick*, de 74, capitaine Comas; *le Principe-de-Asturias*, de 112, monté par l'amiral Gravina et le contre-amiral Escano; *l'Achille*, de 74, capitaine Deniéport; *le San-Ildefonso*, de 74, commandé par le brigadier don José de Varga; *l'Argonaute* français, de 74, capitaine Epron; *le Swiftsure* français, de 74, capitaine l'Hospitalier-Villemadrin; *l'Argonota* espagnol, capitaine don Antonio Parejo; *l'Algésiras*, de 74, monté par le contre-amiral Magon de Médine, qui avait Le Tourneur pour capitaine de pavillon et le lieutenant de vaisseau Botherel de La Bretonnière pour adjudant; *le Montanès*, de 74, capitaine don Francisco Alcedo; *l'Aigle*, de 74, capitaine Courrège, et *le Bahama*, de 74, commandé par le brigadier don A. D. Galiano.

Les frégates *le Rhin*, *l'Hortense*, *la Cornélie*, *la Thémis*, *l'Hermione*, de 40 canons chacune, étaient sous les ordres des capitaines Chesneau, Lamarre-Lameillerie, de Martinenq, Jugan et Mahé; les corvettes ou brigs, *le Furet*, de 18 canons *l'Argus*, de 16, étaient commandés par les lieutenants de vaisseau Dumay et Taillard.

L'armée anglaise, sans compter quatre frégates et deux moindres bâtiments, était forte de vingt-sept vaisseaux de ligne, qui furent divisés en deux colonnes. La première, commandée par Nelson en personne, se composa dans l'ordre suivant : du *Victory*, de 100 canons, monté par cet amiral, capitaine de pavillon Hardy; du *Temerarious*, de 78; du *Conqueror*, du *Leviathan*, de *l'Ajax*, de *l'Orion*, de 74 canons chacun, capitaines Israël-Pellew, Bayntun, Pilford, Edward-Codrington; de *l'Agamemnon*, de 64, capitaine Edward-Berry; du *Minotaur*, du *Spartiate*, de 74 canons chacun, capitaines Mandsfild et Laforey; du *Britannia*, de 100 canons, monté par le contre-amiral Northesk; et de *l'Africa*, de 64, capitaine Digby. La seconde colonne, commandée par Collingwood, se composait du *Royal-Sovereign*, de 100 canons, capitaine de pavillon Rotherham; du *Mars* et du *Belle-Isle*, de 74 canons chacun, capitaines Duff et Hargood; du *Tonnant*, de 80, capitaine Charles Tyler; du *Bellerophon*, du *Colossus*, de *l'Achilles*, de 74 canons chacun, capitaines John Cooke, Morris et King; du *Polyphemus*, de 64, capitaine Redmill; du *Revenge*, du nouveau *Swiftsure*, du *Defence*, du *Thunderer*, du *Defiance*, de 74 canons chacun, capitaines Moorsom, Rutherford, Georges Hope et Durham; du *Prince* et du *Dreadnought*, de 98 canons chacun, capitaines Grindall et John Conn.

La flotte des alliés portait en tout 2,626 canons, en général mal servis, celle des Anglais 2,148 canons bien servis. Le seul avantage, comme armement, qu'eût la première sur la seconde, avantage qui devait être fatal à Nelson dans sa personne, c'était d'avoir de bons tireurs dans ses hunes, tandis qu'il n'y en avait pas dans les hunes des Anglais, l'opinion inébranlable de Nelson, dit Brenton, étant que les petites armes dans les hunes ne servaient à rien, et qu'elles risquaient de mettre le feu aux voiles.

Avant de s'engager dans le récit même de la bataille de Trafalgar, il convient de faire deux observations importantes, l'une d'art militaire, l'autre d'appréciation historique. On a pu voir, sous le règne de Louis XVI, combien les marins français regrettaient que le changement apporté dans la construction des vaisseaux, par la suppression du *renflement*, fût devenu un obstacle aux abordages qui avaient fait [illegible] rtie, pendant les deux tiers

du règne de Louis XIV, la supériorité de la marine de France sur celle d'Angleterre, combien ils s'étaient ingéniés, par diverses combinaisons suivies de peu de résultat, à rendre de nouveau possible sur mer le combat corps à corps, toujours, d'après les précédents, si favorable aux Français. Eh bien! par suite du genre d'attaque que l'incapacité manœuvrière et le mauvais tir de l'artillerie de la marine impériale rendrait facile à Nelson, rarement on aurait vu autant d'abordages qu'à Trafalgar, abordages non plus soigneusement évités, comme autrefois, par les Anglais, mais au contraire ardemment recherchés à présent par eux, tant ils savaient que, même sous ce rapport, la marine française avait perdu ses anciens avantages, tant ils savaient qu'à leurs matelots exercés à tous les genres de combat de bord, la France n'avait plus guère à opposer que des hommes dont le pied inhabitué chancelait, si leur cœur restait ferme, sur le pont d'un vaisseau. L'autre observation que nous devons faire est relative à l'étrange habitude qu'ont pris tous les narrateurs de nos combats de mer depuis la révolution, d'exalter les vaincus comme à peine autrefois on se permettait de faire les vainqueurs; de célébrer la défaite à l'égal, quelquefois même au-dessus de la victoire, et d'entreprendre de prouver que si les vaisseaux français étaient battus dans leur ensemble, il en était peu pourtant qui ne méritassent, en détail, l'honneur du triomphe. Pauvre et vaine manière de consoler l'amour-propre national, qui nous rend plus petits aux yeux de l'étranger! Quand une armée est complétement battue dans son ensemble, c'est que présumablement son mérite n'était pas prodigieux dans les détails. On a déjà fait remarquer, avec un ancien officier de la marine de Louis XVI, que si un excellent amiral est d'un inestimable prix pour les dispositions préliminaires du combat, il y a plus à parier, l'affaire une fois engagée, pour l'armée commandée par un général peu capable et dont les capitaines seraient très-habiles, que pour celle qui aurait un général habile et des capitaines peu instruits; ce qui signifie qu'une armée de mer est rarement battue, quand tous les vaisseaux qui la composent, bien commandés, font bien leur devoir, et, par conséquent, que si, à Trafalgar, il en devait être autrement, c'est qu'à quelques exceptions près, les vaisseaux alliés, mal commandés,

feraient mal leur devoir. Un jour, pendant la guerre navale de l'indépendance de l'Amérique, on avait vu la flotte française avoir à sa tête un médiocre amiral, de Grasse, qui s'était laissé couper par Rodney, mais, comme en général les capitaines et les équipages des vaisseaux étaient bons, peu d'entre eux, relativement à ce qui se vit à Trafalgar, avaient été pris, et le gros de l'armée française avait pu opérer sa retraite, en bon ordre, sans être inquiété, bien plus, en sauvant tout un grand convoi, en inquiétant bientôt lui-même l'ennemi et, nonobstant la victoire de celui-ci, en redevenant en quelque sorte pour le reste de la campagne maître de la mer, sous la direction du marquis de Vaudreuil. C'est ce qui ne se verrait pas après Trafalgar. Quoi qu'on en ait dit, tout ce qui se fit d'honorable, d'héroïque si l'on veut, sur quelques vaisseaux des alliés à Trafalgar, avait eu des précédents innombrables dans la marine française; seulement on n'en faisait pas tant de bruit, parce que cet héroïsme était passé alors à l'état d'habitude. La plaisanterie est donc extrême de vanter, avec l'historien du *Consulat et de l'Empire*, et d'autres auteurs, comme *sans exemple*, la lutte, suivie de défaite, de plusieurs vaisseaux français à Trafalgar. Ceux qui pensent de la sorte prouvent simplement qu'ils ignorent complétement l'histoire de la marine française avant la révolution, où les actions héroïques jusqu'au délire, si l'on peut s'exprimer ainsi, et de plus suivies, non de défaites, mais de victoires, étaient plus multipliées en une seule campagne de la marine française sous Louis XIII même, sous Louis XIV et sous Louis XVI, que dans toutes les campagnes navales réunies du Consulat et de l'Empire. Cela ne nous empêchera pas toutefois de rendre à ceux qui firent leur devoir à Trafalgar, la justice qu'ils méritent et de leur payer notre tribut de reconnaissance nationale, mais comme il convient de le faire, quand c'est un deuil et non un triomphe que l'on conduit.

A six heures et demie du matin, Villeneuve, dont le calme de la mer et la forte levée de la houle avaient gêné les mouvements pendant la nuit, fit signal à ses vaisseaux de virer lof pour lof tous en même temps pour prendre les amures à bâbord et former la ligne de bataille dans l'ordre renversé, en serrant le vent le plus possible; il voulait aussi prendre position de manière à se mé-

nager, à la dernière extrémité, une retraite sur Cadix, mesure sage après l'imprudence de la sortie, mais dont l'ennemi ne devait pas toutefois lui permettre de profiter. Ce fut par suite de cette manœuvre tant bien que mal exécutée, que l'arrière-garde, commandée par Dumanoir Le Pelley, devint l'avant-garde, et que l'avant-garde, sous les ordres du vice-amiral Alava, fit l'arrière-garde, à la suite de laquelle l'escadre d'observation de l'amiral Gravina et du contre-amiral Magon, d'après le signal qui lui en avait été fait, s'étendait encore sur la ligne des alliés. Cette ligne se développait, un peu courbe et laissant çà et là de larges intervalles, sur plus d'une lieue d'étendue, quand la flotte anglaise, qui s'était d'abord montrée au vent sans ordre, changea tout à coup ses amures qu'elle avait à tribord, se couvrit de voiles, arriva en dépendant sur la flotte combinée, puis, sur les huit heures du matin, parvenue à une portée et demie du canon de celle-ci, se divisa en deux pelotons et forma deux colonnes, l'une, celle du nord, de quinze vaisseaux, dirigée par Nelson, et le *Victory*, cinglant, pour le couper entre le *Bucentaure* et la *Santissima-Trinidad* ou *le Neptune*, sur le corps de bataille où Villeneuve commandait en personne; l'autre, celle du sud, de douze vaisseaux, conduite par le vice-amiral Collingwood et le *Royal-Sovereign*, courant sur le centre de l'arrière-garde franco-espagnole, pour le traverser entre *la Santa-Anna* et *le Fougueux*. Nelson avait fait signal à son vice-amiral, par le télégraphe appliqué à la marine, qu'il entendait se porter entre les alliés et Cadix pour leur couper la retraite.

Quoique l'on ait objecté que la proximité de la côte, sous le vent, ne laissait plus alors assez d'espace à Villeneuve pour manœuvrer librement et pour exécuter des mouvements composés qui lui permissent désormais de faire avorter le plan déjà en partie exécuté sous ses yeux, par Nelson, à Aboukir, il ne paraît pas prouvé que le commandant en chef des alliés n'eût point eu encore la possibilité de doubler les ennemis au vent et de manœuvrer pour séparer leurs colonnes et les mettre dans une position critique en les enveloppant. Pour cela, il lui eût fallu faire arriver chacun de ses vaisseaux de deux ou trois quarts au rumb de vent, pour aller ensuite se former en échiquier sur la ligne du plus près opposée aux amures; il lui eût fallu ordonner

de forcer de voiles aux vaisseaux de l'arrière-garde, qui se trouvaient avoir à parcourir un plus long intervalle pour venir sur cette ligne et s'y former en échiquier; il lui eût fallu, ses vaisseaux étant parvenus sur la ligne et s'y tenant relevés par la hanche l'un de l'autre, faire arriver ceux-ci tous en même temps, pour qu'ils prissent, lof pour lof, les amures à tribord et tinssent tout de suite le plus près de mouvement; et ce mouvement, il eût été indispensable d'en commencer l'exécution au moment où Nelson marquait le sien d'une manière très-claire, en faisant arriver ses deux colonnes perpendiculairement sur la ligne de bataille de la flotte combinée; car près de quatre heures se passèrent entre ce commencement d'évolution des Anglais et les premiers coups de canon tirés.

Il y a lieu de croire que si cette manœuvre eût été faite, Nelson, voyant son projet découvert, aurait réuni ses deux colonnes et formé sa ligne de bataille sous l'amure la plus favorable, pour combattre avec quelque succès. Malgré cela, son premier mouvement étant manqué, il aurait perdu le triple avantage qu'on lui vit bientôt obtenir, de mettre le désordre et la confusion dans la ligne de l'armée des alliés, d'en envelopper une partie et d'opposer presque partout deux ou trois vaisseaux à un seul. L'engagement étant devenu général, les vaisseaux français et espagnols auraient combattu simultanément, et le signal de venir au feu n'aurait pas été fait en vain ou n'eût pas été méconnu.

Au lieu de cela, Villeneuve, voyant Nelson persister dans son plan, resta comme privé non-seulement d'initiative mais de mouvement, semblant enchaîné par la fatalité dans l'attente de son ennemi, et croyant avoir rempli le devoir d'un amiral quand il eut fait mettre au haut de son mât de misaine cet avis : « Qui ne combat pas n'est pas à son poste, et doit manœuvrer pour aller au feu. » En tout cas, quoique dans les combats de mer en général on évite de tirer de loin, Villeneuve devait ordonner le feu dès que les deux groupes de vaisseaux anglais furent venus à bonne portée et présentèrent une masse si fournie de cordages et de voiles qu'aucun des coups des alliés n'aurait été perdu, et que les ennemis eussent été considérablement dégréés avant d'avoir eu le temps d'essayer à percer la ligne.

A onze heures environ, pendant que les vaisseaux anglais ar-

boraient le pavillon de Saint-Georges, les vaisseaux français déployèrent le pavillon tricolore à leur poupe, les tambours battant aux drapeaux, les mousquetaires présentant les armes, et les officiers et l'équipage ensemble poussant sept fois le cri de *vive l'empereur!*

A midi moins huit minutes, *le Royal-Sovereign*, avec Collingwood et sa colonne, parvint le premier à son but, ayant, comme ceux qui le suivaient, tous ses hommes couchés immobiles sur les ponts, et, le premier, il se trouva engagé. *Le Fougueux*, capitaine Baudoin, vaisseau français de l'arrière de *la Santa-Anna*, vice-amiral d'Espagne, voyant la ligne trop ouverte entre lui et ce dernier, s'était mis en travers pour empêcher Collingwood de couper en cet endroit; ce que voyant le vice-amiral anglais, il ordonna à son capitaine de pavillon de gouverner sur le bâtiment français et d'emporter son beaupré. *Le Fougueux*, très-inférieur en canons, à cette manœuvre de l'ennemi, brassa son grand hunier sur le mât, et laissa passer *le Royal-Sovereign*, en tirant sur lui son canon en écharpe. Dépassant en même temps *la Santa-Anna*, Collingwood lança à ce second vaisseau une bordée et demie qui fit voler sa poupe en éclats et atteignit près de quatre cents Espagnols. Ensuite, avec son gouvernail à tribord, il rangea de si près le même vice-amiral que les vergues inférieures des deux vaisseaux se touchèrent. Alava, ayant remarqué que son adversaire voulait engager l'action sous le vent, avait rassemblé toutes ses forces à tribord et en usa avec tant de vigueur que sa première bordée fit pencher sur le côté *le Royal-Sovereign*, qui laissa voir deux bordages hors de l'eau, et eut ses bonnettes et ses drisses emportées. *La Santa-Anna*, quoique déjà horriblement maltraitée par le feu de son redoutable adversaire auquel s'étaient joints d'autres vaisseaux anglais, continua à soutenir le choc de la façon la plus louable. *Le Fougueux*, avec son modeste et distingué capitaine Baudoin, soutenait d'ailleurs vigoureusement le vice-amiral d'Espagne et suspendait en outre la marche du *Mars* et du *Belle-Isle* qui, venant, dans la colonne de Collingwood, après *le Royal-Sovereign*, s'efforçaient à leur tour de traverser la ligne des alliés. Par des bordées d'enfilade, *le Fougueux* dégréa considérablement *le Belle-Isle* et abattit son mât d'artimon. Néanmoins, le vaisseau anglais vint à bout de passer à midi

et demi, tandis que *le Pluton*, capitaine Cosmao-Kerjulien, arrêtait encore *le Mars*, de force égale à la sienne, et que, malgré sa grande infériorité matérielle, *l'Algésiras*, sur lequel flottait le pavillon de l'habile et chevaleresque contre-amiral Magon de Médine, engageait un duel terrible avec *le Tonnant*, que commandait Tyler, l'un des meilleurs capitaines anglais; tandis enfin que *le Principe-de-Asturias*, où l'amiral Gravina semblait vouloir le disputer en héroïsme au généreux Magon, avait déjà, quoique dernier vaisseau de la ligne des alliés, à soutenir à lui seul l'assaut de plusieurs des bâtiments de la colonne de Collingwood ; car *le Montanès*, *l'Argonota*, *le Bahama*, vaisseaux espagnols, et *l'Argonaute* français avaient quitté leur poste dès les premières bordées de l'ennemi.

Cependant aussi le corps de bataille des alliés, quoique vingt minutes plus tard que leur arrière-garde, s'était trouvé engagé. Nelson, avec *le Victory*, suivi de près par *le Temerarious*, avait porté son effort sur *le Bucentaure*. *Le Neptune*, de 84 canons, capitaine Maistral, l'un des matelots de ce vaisseau amiral, s'étant laissé tomber sous le vent, et le vaisseau espagnol, *le San-Leandro*, de 64, qui venait ensuite, étant trop faible pour soutenir le choc de la colonne ennemie, *le Redoutable*, de 74, capitaine Lucas, serre-file du *Bucentaure*, par une rapide et audacieuse manœuvre, se porta dans la hanche du vent de son amiral, et mit son beaupré sur la poupe de celui-ci, le couvrant généreusement et suspendant ainsi le mouvement de traversée du *Victory*.

Le Redoutable, qui donnait ce bel exemple de dévouement, était un assez mauvais vaisseau en lui-même, mais son personnel tel que l'avait formé le capitaine Lucas, en faisait un bâtiment vraiment d'élite. Depuis qu'on avait jugé à propos de l'armer, rien n'avait été négligé à bord pour accoutumer l'équipage à toutes sortes d'exercices. Les idées de Lucas s'étaient instinctivement tournées vers le combat à l'abordage ; il avait fait faire, pour tous les chefs-de pièces, des gibernes en toile qui devaient contenir deux grenades; les baudriers de ces gibernes portaient un tube de fer-blanc renfermant une petite mèche; Lucas avait habitué ses hommes à lancer des grenades, au moyen de grenades de carton, et souvent il les avait conduits à terre pour faire éclater devant eux des grenades de fer; il les avait si bien dressés à cet exer-

cice, que, dans cette journée, on vit les gabiers lancer jusqu'à deux grenades à la fois. Cent mousquets, tous ayant une longue baïonnette, avaient été mis à bord, et ceux auxquels ils étaient destinés en possédaient tellement l'usage, qu'ils s'élançaient jusqu'au milieu des haubans pour faire le feu de mousqueterie. Les hommes avaient été en outre instruits à espadonner et à tirer le pistolet. Dans les exercices de branle-bas de combat, chacun se rendait à son poste les armes chargées, chacun plaçait les siennes auprès de la pièce à des tresses clouées entre chaque barreau. Enfin les matelots du *Redoutable* étaient si experts à jeter les grappins d'abordage et si bien préparés au combat corps à corps, qu'ils avaient fait promettre depuis longtemps à leur intrépide commandant d'aborder le premier bâtiment ennemi auquel on aurait affaire; de sorte que tout à l'heure encore, quand Lucas, précédé par les tambours et les fifres du bord, était allé, à la tête de son état-major, visiter les batteries, tous, brûlant d'impatience de se précipiter au combat, lui avaient répété : « Commandant, n'oubliez pas l'abordage! »

Lorsque *le Bucentaure* et son vaisseau-matelot de l'avant eurent commencé à tirer sur *le Victory*, le capitaine du *Redoutable*, faisant monter sur son gaillard une grande partie de ses chefs de pièces : « Regardez, leur dit-il avec douleur, regardez comme les canonniers de nos vaisseaux pointent mal; tous leurs coups portent trop bas et tombent à l'eau. Quant à vous, mes amis, tâchez de faire mieux; pointez bien et tirez à démâter. » Les maîtres canonniers étant retournés à leurs pièces, aussitôt le feu de Lucas commença par un coup de canon de la première batterie, qui coupa la vergue du petit hunier du *Victory*, ce vaisseau gouvernant toujours sur le mât de misaine du *Redoutable*. Moins de dix minutes après, le bâtiment qui portait Nelson eut perdu son mât d'artimon, son petit mât de hune et son grand mât de perroquet. Des cris de joie éclatent dans les batteries du *Redoutable*. Dans ce moment, Nelson se voit menacé de deux abordages par *le Bucentaure* et *la Santissima-Trinidad*. Déjà même Villeneuve, dont la valeur de soldat ne saurait être mise en doute, tenant à la main l'aigle de son vaisseau, le montre à son équipage et s'écrie. « Je vais le jeter à bord de l'Anglais et nous irons l'y reprendre ou mourir! » Mais, Nelson, en l'état du *Victory*,

évite deux adversaires qui lui semblent trop à craindre alors, par leur puissance matérielle, et porte droit sur *le Redoutable*, dont il espère avoir meilleur marché et dont il a d'ailleurs à se venger. Son erreur a été grande, *le Redoutable* ne plie point devant lui, et, dans sa fureur de rencontrer une telle résistance de la part d'un vaisseau de 74 contre son trois-ponts qui en a 100, Nelson tombe alors par son travers et l'aborde à bâbord de long en long. C'est un nouveau transport de joie de la part de l'équipage du capitaine Lucas qui, pour prouver qu'il appelait l'abordage, avait déjà fait hisser les grappins à toutes ses vergues. *Le Victory* dépassait *le Redoutable* de l'arrière, de telle sorte que la dunette de ce dernier se trouvait par le travers et à la hauteur du gaillard d'arrière du trois-ponts anglais. Dans cette position, le capitaine Lucas fit lancer ses grappins sur le vaisseau de Nelson; ceux de derrière furent coupés, mais ceux de devant tinrent bon. Pendant ce temps, on continuait le plus possible, sur *le Redoutable*, à faire jouer l'artillerie, en chargeant les canons avec des écouvillons de corde; plusieurs, que l'on ne pouvait haler aux sabords et qui se trouvaient masqués par les flancs du *Victory*, furent tirés à longueur du cordage (appelé brague) qui servait à les retenir, et par le moyen d'armes à feu dans les batteries, on empêcha l'ennemi de charger ses pièces, à ce point qu'il cessa entièrement de tirer. Quel jour de gloire pour le capitaine Lucas et pour *le Redoutable*, s'ils n'eussent eu d'autre adversaire que le vaisseau de Nelson! Il est certain qu'ils en auraient triomphé, qu'ils l'auraient pris; il est certain même que déjà la victoire leur était acquise. Voyant que, réduit à ne plus faire usage de son artillerie, l'équipage de ce vaisseau se portait en foule sur les gaillards et allait chercher sa dernière ressource dans un combat à l'arme blanche, en se précipitant sur le pont du *Redoutable*, Lucas le prévint dans un ordre parfait. Il fit sonner la trompette, signal convenu pour appeler ses divisions d'abordage; et celles-ci montèrent avec un tel ordre, leurs officiers et les aspirants de marine en tête, qu'on eût dit d'un simulacre de combat. En moins d'une minute pourtant, les gaillards du *Redoutable* sont couverts d'hommes armés jusqu'aux dents, qui s'élancent sur la dunette, sur les bastingages et dans les haubans. Nelson en personne, avec son capitaine de pavillon Hardy, s'avance et combat à la tête de

son équipage pour opposer une barrière à la furie française. *Le Temerarious*, venant au secours du *Victory*, « on eut le singulier spectacle, dit l'historien Brenton lui-même malgré sa brutale partialité, d'un vaisseau français de 74 seulement engageant, *avec de la mousqueterie*, deux vaisseaux anglais, l'un de premier, l'autre de second rang. » Et encore faut-il ajouter que *le Temerarious* était bien aussi de premier rang. Outre le feu de leur mousqueterie, les hommes du *Redoutable* font pleuvoir jusque du haut de leurs hunes les grenades et les obus à la main. Les gaillards et les passavants du *Victory* sont encombrés de morts et de mourants; il n'est pas un homme sur le vaisseau amiral d'Angleterre qui n'ait reçu quelque blessure. Enfin Nelson lui-même, frappé à l'épaule gauche d'une balle partie de la hune d'artimon du *Redoutable*, qui va se loger dans son épine dorsale, tombe pour ne plus se relever, mais à demi consolé par l'assurance qu'il reçoit du capitaine Hardy que sa mort et la défaite même de son vaisseau, si elle s'accomplit jusqu'au bout, ne priveront point ses compatriotes de la victoire. Toutefois, cet événement avait porté un tel trouble sur *le Victory*, qu'un moment ses gaillards furent déserts et qu'un silence de consternation y succéda à la fureur du combat. Lucas voulut en profiter pour passer définitivement sur ce bord en deuil. Mais la chose était difficile en raison du mouvement des deux vaisseaux accrochés et de la supériorité d'élévation du *Victory*. Lucas ordonna de couper les suspentes de la grande vergue du *Redoutable*, d'amener celle-ci et de la jeter comme un pont sur le bâtiment ennemi. L'aspirant Yon et quatre matelots parvinrent, à l'aide de l'ancre du *Victory*, à bord de ce vaisseau et avertirent leurs camarades qu'il ne restait plus personne dans les batteries anglaises. Mais, à l'instant où les cinq premiers hommes passés allaient être suivis d'une foule d'autres, ayant à leur tête le lieutenant, par la suite officier général de la marine Dupotet, le trois-ponts *le Temerarious* aborda *le Redoutable* du côté opposé au *Victory*, et balaya son pont avec une volée de boulets et de mitaille, dont l'effet fut épouvantable; plus de deux cents hommes furent tués ou blessés. L'intrépide Lucas était au nombre de ces derniers, mais n'en continua pas moins à donner ses ordres. Ne pouvant plus alors rien entreprendre contre *le Victory*, il ordonna au reste de son équipage d'aller en toute hâte dans

les batteries et de tirer sur *le Temerarious* les canons de tribord qui n'avaient pas été démontés par l'abrupte abordage de ce vaisseau. L'ordre fut exécuté : mais il restait au *Redoutable* si peu de pièces à servir et son monde était tellement réduit, que le vaisseau anglais lui ripostait avec une grande supériorité. Comme si ce n'eût pas été assez de deux trois-ponts pour le réduire, *le Neptune* anglais, de 98 canons, se porte à sa poupe et l'écrase par ses bordées d'enfilade tirées à bout portant. En moins d'une demi-heure, *le Redoutable* ne présente plus qu'un monceau de débris. On lui crie du *Temerarious* qu'il se rende et ne prolonge pas une résistance inutile : Lucas fait répondre à cette sommation par une double fusillade qui porte la mort sur les ponts ennemis. Cependant, tout, jusqu'au succès même que *le Redoutable* a obtenu sur ses adversaires, lui devient funeste : les deux mâts de hune du *Temerarious*, que ses dernières décharges avaient presque entièrement coupés, tombent sur la poupe du vaisseau français et la défoncent, au moment où le grand mât de celui-ci même s'écroulait sur le travers du vaisseau anglais. Mèche et barre du gouvernail, tamissailles, étambot, barres d'arcasse et d'hourdi, jambettes de voûte, sont mis en mille pièces sur *le Redoutable*, dont les ponts sont percés par les boulets, écrasés par la chute des mâts, et dont tous les canons sont ou brisés ou démontés par l'artillerie ou l'abordage des ennemis. Les deux côtes du vaisseau, les mantelets de sabord et les barrots sont hachés ; sur six pompes, quatre sont anéanties ; il n'existe plus une seule échelle à bord, de sorte que les communications sont devenues pour ainsi dire impossibles entre les batteries et les gaillards. Le tableau que présente l'équipage est encore plus affreux : ce ne sont que morts et mourants ensevelis sous les débris et les éclats des différentes parties du vaisseau ; nombre de blessés, dont on entendait tout à l'heure les cris lamentables sortir du faux pont, se taisent tout à coup sous un horrible écrasement ; la plupart ont cessé de vivre en cessant de gémir. Enfin, de six cent quarante-cinq hommes dont se composait l'équipage du *Redoutable*, trois cents sont tués, deux cent vingt-deux grièvement blessés ; l'état-major est presque entièrement détruit. Eh bien ! du sein de cet informe amas de débris, de cadavres, d'agrès, de mâts en ruines, de tronçons palpitants, on entend les cent vingt et un braves valides, auxquels

se joignent les blessés, s'écrier : « Nous ne sommes pas encore pris, si notre commandant n'est pas tué. » En cet état, et pendant que *le Temerarious* et *le Neptune* anglais continuent à le cribler, *le Redoutable* voit un incendie se déclarer à son gouvernail. Lucas, après l'avoir fait éteindre tant bien que mal, regarde si, parmi les vaisseaux des alliés, il en est qui paraissent venir à son secours : aucun ne s'approche. Alors il prend soin de s'assurer que, puisqu'il ne peut plus le défendre, du moins son vaisseau a d'assez nombreuses et larges voies d'eau pour couler bas avant d'arriver dans les ports ennemis. Cette certitude acquise, il allait enfin ordonner d'amener, pour sauver ce reste de braves qu'il avait à bord, quand son pavillon vint bas lui-même par la chute du mât d'artimon. Néanmoins l'ennemi continua à tirer quelque temps encore sur *le Redoutable*, jusqu'à ce que le feu ayant pris au *Temerarious*, l'équipage de ce vaisseau fut tout entier au soin de l'éteindre. Il était alors environ deux heures et demie de l'après-midi.

Le Redoutable, enserré et fortement enchevêtré dans les gréements et les mâtures du *Victory* et du *Temerarious*, privés comme lui de leur gouvernail, s'en allait, formant un groupe avec eux, à la dérive que lui imprimait le vent, quand il se vit ainsi involontairement jeté dans l'arrière-garde des alliés, sur le vaisseau *le Fougueux* qui, après avoir été abandonné par le vaisseau espagnol *le Monarca*, l'un de ses matelots, n'en avait pas moins suspendu quelque temps la marche du *Royal-Sovereign*, dégréé en partie ce vaisseau et démâté *le Belle-Isle* de son mât d'artimon.

Le Fougueux, dont la conduite avait été si digne d'éloge dès le commencement de l'action, ose encore, dans une position désespérée, aborder *le Temerarions* qui n'a pas cessé d'être accroché au *Redoutable*. Le valeureux Baudoin, son commandant, est blessé à mort, et ses dernières paroles sont encore des ordres de combat. Le capitaine de frégate Bazin, qui était son second, et quatre cents hommes de l'équipage, sont en outre blessés ou ont perdu la vie. On n'a pas amené pourtant, et il faut que l'ennemi se rende maître du pont du *Fougueux* pour arracher lui-même le pavillon tricolore. Il y parvient, mais sa victoire lui coûte cher.

La Santa-Anna, qui n'avait pu empêcher Collingwood de couper entre elle et *le Fougueux*, désemparée, entourée, ayant vu le

vice-amiral Alava dangereusement blessé à son bord, privée d'une grande partie de son équipage, se rendit enfin, mais non sans gloire; tandis que plusieurs des vaisseaux de sa nation, oublieux de l'honneur castillan, tels que *le Monarca*, *le Montanès*, *le San-Juan-Nepomuceno*, laissaient arriver et abandonnaient ceux sur lesquels la colonne sud des Anglais, grossie de quelques vaisseaux de la colonne nord, portait le plus particulièrement son attaque; manœuvre honteuse qui ne devait pas les dérober à un sort moins fatal que s'ils s'étaient bravement conduits.

De ce côté, *le Pluton*, avec son capitaine Cosmao-Kerjulien, après avoir arrêté, dégréé, troué à coups de canon *le Mars*, tué son commandant Georges Duff, était sur le point d'enlever ce vaisseau à l'abordage, quand plusieurs autres bâtiments ennemis, dont un trois-ponts, qui se posta à sa poupe, vinrent à la fois le canonner et lui faire lâcher prise. Alors Cosmao, par une prompte et habile manœuvre, dégage *le Pluton*, du groupe qui menace de l'anéantir, retourne ensuite au *Mars*, qu'il prend à son tour en poupe, lui abat deux mâts et l'annihile pour le reste de l'action. Après cela le généreux Cosmao-Kerjulien n'a plus d'autre soin que de tenir le vent pour se porter partout où il y a un secours à offrir, dans la ligne des alliés.

L'Algésiras, que l'on a laissé soutenant aussi à l'arrière-garde un combat disproportionné avec *le Tonnant*, avait engagé son beaupré dans les grands haubans de l'ennemi. Cette manœuvre hardie était dans le vœu de Magon de Médine qui, faisant apporter sur le pont une magnifique armure dont autrefois le commerce espagnol des Philippines lui avait fait présent pour avoir sauvé plusieurs de ses galions, annonça qu'elle serait le prix du premier matelot qu'il verrait monter à l'abordage où il était prêt lui-même à voler. Sa prestance, toujours belle, était grandiose en ce moment; le Kléber de l'armée navale de France, il dominait par sa seule stature tous les hommes de son vaisseau, et, ami de la parure comme les colons en général, il avait revêtu son grand uniforme, réservé, disait-il, pour les jours de fête, qui étaient pour lui les jours de combat. La taille, la beauté, le geste, la physionomie chevaleresque, le regard étincelant et généreux de Magon de Médine auraient suffi pour inspirer aux marins de *l'Algésiras* de se sacrifier à la gloire de leur amiral; mais quand il leur eut parlé, quand

il eut fait briller à leurs yeux ce riche présent dont il s'était longtemps honoré lui-même et dont il honorerait le plus brave, l'enthousiasme fut au comble et ce fut à qui se précipiterait à l'abordage du *Tonnant*, vaisseau jadis français qu'avait illustré la mort héroïque de Dupetit-Thouars à Aboukir, et que les Anglais avaient totalement refondu pour l'utiliser encore. A cette première tentative d'abordage, un autre vaisseau ennemi, que *l'Algésiras* a par son travers, répond par une bordée haute et basse à mitraille. Il dégrée considérablement le vaisseau français et balaie tous ceux que l'élan excité par Magon a déjà portés sur le pont et le beaupré pour se jeter sur *le Tonnant*. Magon de Médine fait redoubler alors le feu de son artillerie et dégrée à son tour ses adversaires. Toutefois la hauteur de ceux-ci, qui étaient des trois-ponts et plongeaient sur les gaillards et les passavants de *l'Algésiras*, ne laissait toujours d'autre ressource au contre-amiral français que dans un abordage. Il l'ordonne pour la seconde fois; monté sur son gaillard d'avant, il se place au milieu du nouveau groupe qui va le tenter et qu'il domine de la tête. C'est alors qu'un troisième et plus terrible adversaire lui survient. C'était *le Royal-Sovereign*, avec Collingwood en personne, qu'appuyaient en outre un quatrième et un cinquième vaisseaux anglais. Ces trois derniers vaisseaux ayant coupé la ligne derrière *l'Algésiras*, auquel ils envoyèrent en passant leurs volées de mitrailles en poupe, Magon se vit canonné à tribord, et entièrement enveloppé. L'héroïque contre-amiral, déjà blessé, dut renoncer à son projet d'abordage et garder sur son vaisseau tous ceux qui étaient en état de le défendre. Un coup de canon de *l'Algésiras* avait précédemment miné le mât d'artimon du *Tonnant;* mais, par malheur, cet arbre, que l'ennemi ne put rasseoir, entraîna ensuite dans sa chute le mât de misaine du vaisseau français. Aussitôt, les Anglais, le capitaine Tyler avec eux, profitent du désordre que cet événement cause sur *l'Algésiras*, pour, à leur tour, tenter l'abordage. Magon, ayant à ses côtés son capitaine de pavillon Le Tourneur et le premier lieutenant Plassan, s'avance, la hache à la main, pour recevoir cet assaut. Le valeureux Tyler repoussé d'abord, revient à la charge une seconde fois, et Magon le repousse encore; Tyler recommence une troisième fois, et il est toujours rejeté sur *le Tonnant*. Mais le capitaine Le Tourneur est tué, et le lieu-

tenant Plassan chancèle dangereusement atteint près de Magon. Le contre-amiral lui-même reçoit une seconde blessure ; elle ne lui fait pas abandonner le pont, quoique son sang s'en échappe à flots. Le jeune officier, par la suite contre-amiral, Botherel de La Bretonnière succéda à ses supérieurs, mis hors de combat, dans l'emploi de capitaine de pavillon, et l'action continua avec le canon que *l'Algésiras* tirait encore des deux bords au moyen de ses batteries basses. Le contre-amiral Magon, dont la main défaillante tenait toujours la hache d'abordage, et qui, par sa stature et l'éclat de son uniforme, servait depuis longtemps de but aux ennemis, continuait à encourager les siens avec le plus beau sang-froid, quand un coup de biscaïen le frappe en pleine poitrine et l'achève ; Magon de Médine expire en disant : « Sauvez, sauvez l'honneur du pavillon ! » Ce marin, dont les services interrompus par les événements intérieurs remontaient au règne de Louis XVI et qui promettait un grand homme, n'avait encore que quarante-deux ans ; il eût été certainement un des officiers généraux les plus capables de relever la gloire et la puissance navales de la France, après ces temps malheureux pour la marine. Son dernier soupir « sauvez, sauvez l'honneur du pavillon ! » fut entendu. Le combat corps à corps, qui durait depuis deux heures, fut repris avec ardeur par le jeune La Bretonnière et le reste de l'équipage. *Le Royal-Sovereign* fut démâté. Ce dernier effort ne pouvait être que le chant du cygne. *L'Algésiras* vit avec désespoir tous ses canons des batteries de tribord, les seuls qui fussent encore libres, engagés par la chute de son mât d'artimon et de son grand mât. Rasé, défoncé de toutes parts, comptant cent cinquante tués et cent quatre-vingts blessés, abordé d'un côté, foudroyé à demi-portée de pistolet par tribord et en poupe, il fit une dernière décharge, et laissa tomber son pavillon. *Le Tonnant* l'amarina.

Cependant les ennemis n'avaient fait aucun mouvement pour amariner également *le Redoutable*. Le brave Lucas, craignant qu'il ne coulât avant qu'on en eût retiré les blessés, fit énergiquement savoir au *Temerarious* que s'il tardait plus longtemps à envoyer des hommes de son équipage pour pomper et procurer les secours les plus urgents, il allait mettre le feu à son vaisseau dont l'incendie entraînerait inévitablement celui du *Victory* et du *Temerarious* encore accrochés à lui et même au *Fou-*

gueux. Sur-le-champ deux officiers, quelques soldats et matelots anglais vinrent au bord du capitaine Lucas; mais, à l'instant où l'un des marins ennemis posait le pied dans le sabord de la seconde batterie du *Redoutable*, un matelot français, ne pouvant maîtriser sa propre fureur, se précipita sur cet homme et lui passa une baïonnette dans la hanche, en s'écriant : « Il faut encore que j'en tue un! » Cette scène regrettable faillit être le signal d'un nouveau combat; les Anglais voulaient quitter le pont du *Redoutable*, et Lucas eut une peine extrême à les y retenir. Cet accident n'était pas le dernier de la journée qui arriverait aux ennemis sur ce vaisseau : plusieurs bâtiments des alliés qui tiraient de fort loin sur le groupe des quatre vaisseaux accrochés les uns aux autres, envoyèrent ainsi quelques boulets au *Redoutable*, l'un desquels tua un officier anglais auprès du capitaine Lucas.

C'était un spectacle étrange et lugubre que celui de ces quatre vaisseaux accrochés, dont deux français et deux anglais, qui tout désemparés et semblables à quatre immenses tombes flottantes, s'en allaient ensemble à la dérive au caprice du vent. *Le Victory* fut le premier à se dégager à trois heures et demie, mais en tel état de délabrement qu'il lui eût été imposible de recommencer à combattre. Ce ne fut que beaucoup plus tard dans la soirée, que l'on parvint à séparer *le Redoutable*, du *Temerarious* qui resta encore accroché au *Fougueux*. Les Anglais n'amarinèrent pas *le Redoutable ;* ils le firent prendre à la remorque par leur vaisseau *le Swiftsure*. Pendant que l'on travaillait à pomper, à aveugler les voies d'eau, à placarder les sabords et à prévenir la chute imminente de la poupe de son vaisseau, Lucas aperçut, parmi les décombres et les morts dont les batteries étaient semées, quelques jeunes aspirants et des matelots, pour la plupart blessés, qui ramassaient des armes et les cachaient dans le faux pont; il leur demanda ce qu'ils voulaient en faire : « Enlever *le Redoutable*, le reprendre à l'ennemi à la première occasion, » lui répondirent-ils. Mais *le Redoutable*, comme on le verra, ne devait rester ni aux vainqueurs, ni aux vaincus.

Toujours parmi les vaisseaux des alliés de l'arrière-garde et de l'escadre d'observation ou parmi ceux qui y étaient venus durant l'action, *l'Aigle*, *l'Achille* français, *le Berwick*, *le Swifstsure* fran-

çais, *l'Intrépide* et *le Principe-de-Asturias* rendaient aussi de glorieux combats.

L'Aigle, qui avait été sur le point de forcer *le Bellerophon* avec lequel il s'était engagé vergue à vergue et qui, après s'en être vu séparé malgré lui, avait vaillamment combattu *le Belle-Isle*, fut en butte aux coups de deux nouveaux adversaires, *le Revenge* et *le Défiance*. Son capitaine Courrège tomba au poste du devoir, honneur que n'eurent pas, par le fait de leur coupable inertie, beaucoup de commandants des alliés dans cette fatale journée. *L'Aigle* essuya plusieurs abordages; les ennemies s'étant un moment rendus maîtres de son pont, en furent vaillamment chassés par l'équipage, alors électrisé par le jeune et intrépide aspirant Guérin. Enfin, ce vaisseau n'amena son pavillon que quand la défense lui fut devenue complétement impossible.

L'Achille, capitaine Deniéport, soutenait une lutte plus énergique encore. Démâté de son mât d'artimon dès le commencement de l'action, bientôt après il avait perdu son mât de hune; mais cela n'avait point ralenti l'ardeur de son équipage. Débarrassé du *Belle-Isle*, ce malheureux vaisseau de 74 tombe dans un peloton composé du trois-ponts *le Prince*, du *Swiftsure* anglais et du *Polyphemus* qui le battent à bâbord, à tribord et en poupe. Le capitaine Deniéport reçoit un premier coup qui lui fracasse la cuisse, et déclare néanmoins qu'il ne quittera pas son poste; un second coup l'étend mort sur son gaillard. Ceux qui lui succèdent tombent comme lui, jusqu'à ce que l'enseigne Cauchard se trouve investi du commandement par la mort de tous ses chefs. Tandis que *l'Achille* est troué de toutes parts et couvert de débris et de morts, par les bordées incessantes des ennemis, un incendie éclate dans sa hune de misaine. Ce mât enflammé s'écroule sur le pont et répand la flamme dans toutes les parties du vaisseau. Les trois vaisseaux ennemis reculent d'horreur, et, pour ne pas être enveloppés dans un désastre imminent, attendent à distance le dénoûment de ce spectacle. Le peu d'hommes valides qui restent à bord de *l'Achille*, essaient de mettre un frein à l'incendie, ce à quoi ils n'avaient pas paru penser jusqu'alors, tout entiers qu'ils étaient à l'ardeur du combat. Effort tardif qu'il faut abandonner pour chercher son salut dans tous les objets susceptibles de surnager, et que l'on se hâte de jeter à la mer

pour s'en saisir ! Mais ces dernières planches de salut ne serviraient qu'à bien peu d'hommes. A peine quelques-uns s'étaient-ils précipités du vaisseau, qu'une effroyable explosion se fait entendre : le feu avait gagné la soute aux poudres; survivants, tués ou blessés, tous sont lancés dans l'espace avec les éclats sans nombre de *l'Achille* à jamais anéanti. Les chaloupes des Anglais ne sauvèrent que bien peu de monde de cette catastrophe.

Le Berwick, avec son vaillant capitaine Camas, avait eu successivement à se défendre contre *le Défense* et *l'Achilles* anglais. Il prolongea sa lutte longtemps encore après la chute de sa mâture. Camas et son second, le lieutenant Guichard, périrent à leur poste; deux cent cinquante hommes en outre furent mis hors de combat sur *le Berwick* avant que ce vaisseau tombât au pouvoir des ennemis. *Le Swiftsure* français, conquête autrefois faite sur l'Angleterre par Linois, était noblement commandé par le capitaine Villemadrin, et par son second le lieutenant Aune qui fut tué sur le banc de quart. *Le Swiftsure* ne succomba que sous les coups réunis de deux vaisseaux anglais, après avoir perdu deux cent cinquante hommes, et au moment de s'engouffrer dans les flots, ayant déjà sept pieds d'eau dans sa cale.

L'Argonota espagnol, *le San-Ildefonso*, et *le Bahama* combattirent honorablement avant d'amener. Mais leur défense fut loin d'être à la hauteur de celle du *Principe-de-Asturias* qui, après avoir combattu avec avantage *le Défiance* et *le Revenge* se vit en quelque sorte cerné par trois autres vaisseaux anglais, dont un, *le Dreadnought*, était à trois ponts. Le vaillant amiral Gravina reçut un coup de mitraille dans le bras gauche, des suites duquel il devait bientôt mourir ; le contre-amiral Escaño, son chef d'état-major, en reçut un dans la jambe, mais moins dangereux. *Le Principe-de-Asturias*, ayant tous ses étais coupés, hors d'état de porter la voile, ses mâts criblés de boulets, sa muraille fortement endommagée, aurait fini par être écrasé par le nombre, si *le San-Justo*, capitaine don Miguel Caston et *le Neptune* français, capitaine Maistral, second bâtiment détaché du corps de bataille, en tombant sous le vent qu'il avait vainement essayé de regagner, n'étaient venus fort à propos le dégager. La frégate *la Thémis*, capitaine Jugan, le prit ensuite à la remorque jusque sous le canon de l'ennemi. Les frégates manquèrent dans cette bataille ;

bien des vaisseaux des alliés auraient pu se sauver si elles avaient été en plus grand nombre, et si celles qui étaient présentes à la bataille eussent toutes fait leur devoir, comme *la Thémis*.

Ce qui se passait au corps de bataille ne présentait pas de scènes moins tragiques; tandis que Dumanoir Le Pelley, avec l'avant-garde, assistait en quelque sorte en spectateur à cette dernière grande lutte de la marine nationale, comme autrefois Villeneuve lui-même à la journée d'Aboukir, laissait à son tour les ordres et les signaux de son amiral sans exécution. Depuis que *le Redoutable* avait été entraîné, avec *le Victory* et *le Temerarious* à la dérive, *le Bucentaure* et *la Santissima-Trinidad*, malheureusement engagés ensemble par l'abordage du beaupré de celle-ci dans la galerie du l'autre, étaient aux prises avec quatre vaisseaux ennemis : *le Neptune* anglais, *le Leviathan*, *le Conqueror*, et *l'Africa*. D'autres vaisseaux encore manœuvraient pour venir accabler les deux seuls bâtiments alliés qui résistassent encore au corps de bataille; car, après l'éloignement forcé du *Redoutable* et du *Neptune*, après la sortie involontaire ou calculée du *San-Leandro*, *le Héros* français, ayant perdu son brave capitaine Poulain, et *le San-Augustino*, fort maltraité par l'artillerie de plusieurs vaisseaux, ne s'occupant plus que d'éviter un abordage, il ne restait plus, à vraiment parler, de ce côté, au poste du combat, que *le Bucentaure* et *la Santissima-Trinidad*. L'un et l'autre avaient perdu la majeure partie de leur mâture. Villeneuve arbora un dernier signal au sommet de son mât, le seul qui lui restât, pour enjoindre à l'avant-garde de virer lof pour lof tout à la fois. Un moment on put croire, en la voyant serrer le vent les amures à tribord, que cette déplorable avant-garde allait peut-être modifier le sort de la journée; car, à cette heure, plusieurs vaisseaux de l'arrière-garde et de l'escadre d'observation, quelques-uns aussi du corps de bataille qui avaient été entraînés au milieu d'eux, tenaient encore avec vigueur, et ne se fussent pas rendus s'ils avaient acquis l'assurance d'un prochain secours. Mais la manœuvre aperçue fut de peu de durée. Dumanoir Le Pelley, dont le rapport embarrassé atteste au moins l'insuffisance, prétendit que les plus dignes des vaisseaux rangés sous son pavillon étaient justement ceux qui avaient obtempéré au signal qu'il avait, assurait-il, en dernier lieu répété.

En effet, *le Neptuno* et *l'Intrépide*, capitaines Valdès et Infernet, dont ils se plaint, et que regretta de ne pouvoir suivre le brave commandant Touffet du *Duguay-Trouin*, revirèrent seuls sur le groupe des bâtiments ennemis qui entouraient *le Bucentaure*, afin d'aller le dégager.

Mais, dans le moment même, ce vaisseau perdit son mât de misaine et, déjà privé des deux autres, resta comme un corps inerte, exposé à tous les coups des Anglais. Villeneuve, dans cette extrémité, témoigna le désir de passer sur la frégate *l'Hortense*, qui se trouva alors à une trop grande distance sous le vent pour venir le prendre. Tous les canots suspendus en porte-manteaux à bord du vaisseau amiral étaient criblés et mis en pièces par les boulets de l'ennemi qui commençait à détacher plusieurs de ses bâtiments pour aller couper la route au *Neptuno* et à *l'Intrépide*. Villeneuve fit héler *la Santa-Trinidad*, pour lui demander une embarcation, au moyen de laquelle il pourrait transporter sa personne et son pavillon à bord d'un autre vaisseau, et tâcher de remettre quelque ordre dans l'armée; mais le bruit du canon et le tumulte du combat ayant sans doute empêché d'entendre la voix de celui qui hélait, on ne reçut aucune réponse. Alors Villeneuve ordonna de cesser le feu du *Bucentaure* et d'amener son pavillon, que quelque temps auparavant il avait fait attacher au tronçon de son grand mât. Cet amiral, qui avait eu son capitaine de pavillon Magendie, son premier lieutenant Daudignon, son chef d'état-major de Prigny grièvement blessés autour de lui et la plupart de ses hommes plus ou moins atteints, s'était vu assez mal partagé par le sort pour survivre, en quelque sorte, sans une égratignure, à sa défaite. Une embarcation du vaisseau *le Conqueror* alla le prendre et le conduisit à bord du *Mars*.

La Santissima-Trinidad, criblée et complétement démâtée aussi par les deux trois-ponts *le Neptune* anglais et *le Prince*, finit par se rendre à ce dernier, une heure après *le Bucentaure*. Il était environ cinq heures et demie du soir.

Les Anglais avaient, d'autre part, successivement pris plusieurs des vaisseaux alliés qui s'étaient flattés de se dérober au sort commun, en laissant arriver pour ainsi dire sans rendre de combat. De ce nombre étaient *le Monarca*, *le San-Juan-Nepomuceno*, *le San-Augustino*, qui, avec moins d'honneur, avaient eu la des-

tinée de *l'Argonota*, du *San-Ildefonso*, du *Bahama* et de *la Santissima-Trinidad*.

Le Neptuno et *l'Intrépide*, avec leurs braves capitaines Valdès et Infernet, sérieusement engagés les derniers, les derniers aussi tinrent sur le champ de bataille. *Le Neptuno*, coupé par *le Spartiate* et *le Minotaur*, n'amena pavillon qu'après avoir perdu tous ses mâts, une grande partie de son équipage et vu son commandant tomber dangereusement blessé. Le vaisseau français *l'Intrépide*, de 74 canons seulement, resté aux prises, dans le plus complet isolement, avec sept vaisseaux ennemis, en avait repoussé plusieurs et combattu un bord à bord; mais, à son tour, entièrement démâté, ayant ses batteries détruites, plus de la moitié de son monde tué ou blessé, il se rendit aux Anglais. Par la prise de ce vaisseau, la bataille finit.

Depuis quelque temps déjà, l'amiral Gravina, qui respirait encore, avait rallié au pavillon du *Principe-de-Asturias*, cinq vaisseaux de sa nation, à savoir : *le Rayo*, *le San-Francisco-de-Asis*, *le San-Justo*, *le Montanès* et *le San-Leandro*, plus trois vaisseaux français qui étaient *l'Indomptable*, *l'Argonaute* et *le Héros*, auxquels se joignirent à la dernière extrémité *le Neptune* français et *le Pluton* qui avaient si puissamment contribué à dégager l'amiral d'Espagne. Avec ces onze vaisseaux et cinq frégates, Gravina fit retraite sur Cadix; tandis que la fuite de Dumanoir Le Pelley entraînait dans un champ d'incertitudes et de dangers *le Formidable*, *le Mont-Blanc*, *le Duguay-Trouin* et *le Scipion*.

Ainsi, pour résumer les pertes pendant la bataille, un vaisseau des alliés, *l'Achille*, avait sauté pendant l'action, et dix-sept vaisseaux, dont neuf français et huit espagnols, étaient tombés au pouvoir des ennemis.

Mais à la colère des hommes, souffle de sang fratricide, succéda la colère vengeresse de Dieu, s'élançant par bonds et par sauts des quatre points cardinaux, dès le matin qui suivit cette journée d'horreur. Soudain, les vainqueurs perdent, ou plutôt coupent la remorque qu'ils donnaient aux vaincus, dont plusieurs se reprennent, mais malheureusement pour sombrer peu après. Le vaisseau amiral de France, à l'aide de quelques mâts de fortune et de lambeaux de voiles, espère rentrer dans Cadix, poussé par la bourrasque même; et quand il croit toucher au port, il va

s'ouvrir sur la pointe du Diamant, près de Rota. Voilà comment disparut, avec une partie des hommes qu'il portait, le premier et le dernier vaisseau amiral militant en grande flotte de l'empire français, *le Bucentaure*, dont le seul nom, mêlé à ceux des vaisseaux de la flotte impériale, était une injure pour une nationalité italienne jetée par Napoléon aux bras de l'Autriche, et rappelait ce bâtiment traditionnel et vénéré du haut duquel les doges de Venise jetaient à l'Adriatique un anneau nuptial. *L'Algésiras*, que son reste d'équipage, désarmé et prisonnier à fond de cale, avait reconquis à la faveur de la tempête, est plus heureux ; dirigé par l'officier La Bretonnière, il entre en rade et reste aux Français. *Le Fougueux*, *le Monarca* et *le Berwick*, se brisent sur les rescifs de Santi-Petri ou sur ceux de San-Lucar. *Le Redoutable*, dont on réussit à retirer cent cinquante braves, coule bas sous la poupe du *Swiftsure* anglais, qui le remorquait.

Parmi les vaisseaux ralliés au pavillon de Gravina, *l'Indomptable*, de 80 canons, capitaine Hubert, qui ne s'était pas battu et avait reçu à son bord environ quinze cents blessés, naufragea aussi près de la pointe du Diamant, et fut englouti corps et biens ; *le San-Francisco-de-Asis*, eut un sort pareil près du fort Santa-Catarina.

Cependant que la tempête épouvantait les vainqueurs et menaçait le vaisseau même de Collingwood, entièrement démâté et remorqué par une frégate, de périr dans les flots, l'intrépide Cosmao-Kerjulien donna le spectacle inouï de la plus faible division d'une grande flotte vaincue poursuivant et mettant en fuite la flotte victorieuse. Autour de son vaisseau *le Pluton*, qui fait trois pieds d'eau à l'heure, dont l'équipage est harassé et décimé, et dont enfin neuf des canons, sur soixante-quatorze, sont démontés, il rassemble deux autres vaisseaux français, deux vaisseaux espagnols, cinq frégates et deux brigs, sort de Cadix presque aussitôt qu'il y est entré, s'élève soudain, malgré la tempête qui ne discontinuait pas, sous le vent des prises faites par les Anglais et se met en devoir de combattre pour ressaisir celles-ci. Collingwood, que l'Angleterre n'injuria pas pour cela comme Napoléon avait fait Linois dans une circonstance non moins excusable, croit voir dans les frégates et les brigs des alliés, autant de vaisseaux de ligne. Ne songeant plus qu'à empêcher la victoire

de la veille de se changer en défaite, il abandonne alors à Cosmao-Kerjulien *le Neptuno* et *la Santa-Anna*, et, pour que tout ce qui lui reste encore de prises, ne retombe pas de même au pouvoir des vaincus, il fait couler ou brûler *la Santissima-Trinidad*, *l'Argonota*, *le San-Augustino* et *l'Intrépide*. *L'Aigle* alla s'échouer devant Puerto-Real. Dans cette glorieuse sortie, Cosmao-Kerjulien eut à regretter le vaisseau espagnol *le Rayo*, qui périt à l'embouchure du Guadalquivir. Mais pour un bâtiment perdu, les alliés en retrouvaient deux et forçaient l'ennemi à ne pas profiter des cinq autres.

Collingwood ne put conduire à Gibraltar que quatre de ses prises : *le San-Juan-Nepomuceno*, *le San-Ildefonso*, *le Bahama* et *le Swiftsure* français. Comme on fut même bientôt obligé de couler bas ce dernier, il ne resta pas aux Anglais un seul vaisseau français, de tous ceux qu'ils avaient pris à Trafalgar. Collingwood fit réclamer Alava comme son prisonnier, disant qu'il ne l'avait pas fait transporter à son bord par égard pour sa position de blessé en danger; mais ce vice-amiral, qui avait été repris avec *la Santa-Anna*, répondit que, n'ayant point remis son épée, il se considérait comme libre.

Gravina était mort des suites de sa blessure. Le vice-amiral Rosily, arrivé trop tard à Cadix, y prit le commandement en chef des débris de la flotte des alliés, dans lesquels la France n'entrait plus que pour cinq vaisseaux fort avariés : *le Héros*, sur lequel il arbora son pavillon, *le Neptune*, *l'Argonaute*, *l'Algésiras* et *le Pluton*.

Restait encore, errant sur la mer, la division Dumanoir Le Pelley, que sa fuite ne devait point sauver. Le 4 novembre suivant au matin, après avoir inutilement pris chasse pendant toute une journée, elle se vit dans la nécessité absolue d'accepter un combat en retraite, sous le cap Ortegal, avec l'escadre de sir Richard Stracham, qui ne la cherchait pas, mais bien celle du contre-amiral Allemand. L'escadre anglaise était forte des quatre vaisseaux *le César*, de 84 canons, *le Héros*, *le Courageux* et *le Namur*, de chacun 74, et des quatre frégates *la Révolutionnaire*, de 40 canons, *la Santa-Margarita*, *la Phénix* et *l'OEolus*, de chacune 36 canons de dix-huit; au total quatre cent cinquante bouches à feu. La division française, ne comptant aucune frégate avec elle,

ne se composait, comme on l'a vu, que des quatre vaisseaux *le Formidable*, de 80 canons, sur lequel le contre-amiral Dumanoir Le Pelley avait son pavillon, *le Duguay-Trouin*, *le Mont-Blanc* et *le Scipion*, de chacun 74, capitaines Touffet, La Villegris et Beranger; en tout deux cent quatre-vingt-douze bouches à feu.

Les premiers adversaires auxquels les Français eurent affaire, furent deux frégates qui leur envoyèrent quelques boulets avec leurs canons de chasse, puis qui, venant bientôt par leur travers, tirèrent plusieurs bordées auxquelles il ne fut répondu que par des canons de retraite. Dans cette position maladroite, la division Dumanoir Le Pelley se vit tout d'abord considérablement dégréée en détail, par le seul effort de deux bâtiments légers qui la harcelaient sans danger pour eux-mêmes. Plusieurs autres bâtiments ennemis s'approchèrent, et le contre-amiral français prescrivit une ligne de bataille, *le Duguay-Trouin* placé à la droite du *Formidable*, *le Mont-Blanc* et *le Scipion* à gauche. En petit comme en grand, la manœuvre des Anglais était alors toujours la même. Le commodore Stracham fit son mouvement pour couper, isoler et envelopper les deux vaisseaux français de gauche. Dumanoir Le Pelley, voulant essayer d'éviter l'effet de cette manœuvre, donna le signal de virer vent devant par la contre-marche. Des annotations qui furent faites en marge du rapport du capitaine La Villegris, sans doute en raison du conseil supérieur devant lequel fut traduit, pour cette affaire et celle de Trafalgar, Dumanoir Le Pelley, disent que « la ligne de bataille était bien inutile ; » et demandent « ce qu'on voulait faire de cette contre-marche qui ne pouvait amener qu'une perte de temps, tandis qu'il aurait fallu tomber tous ensemble sur les vaisseaux ennemis les plus près et tâcher de les dégréer, sans donner le temps aux bâtiments arriérés de les rejoindre. » Le contre-amiral crut devoir ensuite annuler, pour un moment, le signal de virer de bord et prescrire l'ordre de marche en échiquier tribord au vent, ce qui fait dire à l'annotateur duquel on vient de parler « qu'un échiquier est impossible à maintenir et très-inutile avec quatre vaisseaux. » A onze heures et demie, toute l'escadre ennemie étant à portée, l'ordre fut signalé aux vaisseaux français de tenir le vent tous à la fois et de former la ligne très-serrée. Le vaisseau de tête des Anglais partageait son feu entre *le Mont-Blanc* et *le*

Scipion, par le travers duquel il était déjà venu. « C'était le cas, dit l'annotateur, de n'avoir pas une ligne, mais d'envelopper ce vaisseau de tête des Anglais. » *Le Scipion* ripostait, mais *le Mont-Blanc* ne pouvait rien faire pour l'aider de ses batteries qui ne découvraient pas l'ennemi, par lequel lui-même il était criblé. « Elles l'eussent découvert, sans cette malheureuse ligne, qu'il ne fallait pas former. » Les capitaines du *Scipion* et du *Mont-Blanc* firent savoir alors à leur amiral que si l'on ne revirait pas de bord, ils allaient être hors d'état de suivre. En conséquence, le signal de virer vent devant par la contre-marche fut renouvelé et accompagné de celui d'exécution. « Quel inconvénient, demande l'annotateur, pouvait-il donc y avoir à virer tout de suite, puisque le combat était inévitable? Et pourquoi virer par la contre-marche, qui avait pour inconvénient de laisser écraser les vaisseaux arriérés qu'il fallait secourir par les plus près? » Le fait est que *le Duguay-Trouin* se vit, par suite, exposé à recevoir tout le feu de trois vaisseaux et de trois frégates des ennemis, qu'il prolongeait à contre-bord. Le valeureux Touffet, son commandant, vint néanmoins à bout de dépasser ses trois principaux adversaires, en leur répondant par un feu vigoureux, puis d'écarter les frégates qui s'étaient attachées à sa suite. Celles-ci ayant laissé arriver pour prendre poste sous le vent de la ligne française qui venait d'achever péniblement son évolution, et les vaisseaux anglais ayant viré pour s'établir au même bord que les quatre bâtiments de Dumanoir Le Pelley, le combat devint général. Chacun des vaisseaux français eut à le soutenir des deux bords, ayant un vaisseau anglais au vent et une frégate sous le vent. Toutefois, les frégates, menacées d'être coulées à fond par les bordées des vaisseaux de ligne, durent prendre des positions plus favorables pour elles, en attaquant sur hanche ou en enfilade. Dans cette situation, l'affaire, qui n'avait sérieusement commencé qu'à midi, ne se prolongea pas au delà de quatre heures. Le vaisseau monté par Dumanoir Le Pelley, fut le premier qui amena son pavillon, à deux heures et quart, après avoir eu deux cents hommes mis hors de combat. *Le Scipion*, qui avait aussi deux cents hommes tués ou blessés, imita *le Formidable* à deux heures trois quarts. *Le Mont-Blanc*, qui en avait cent quatre-vingts, en fit autant à trois heures cinquante minutes. *Le Duguay-Trouin* amena, le dernier, à

quatre heures de l'après-midi, et seulement après la mort du capitaine Touffet qui aurait mérité de finir sous un moins pitoyable amiral et dans un combat plus glorieux. Cette fois, les Anglais gardèrent toutes leurs captures et enrichirent leur marine des quatre vaisseaux français.

Telle fut la dernière scène de cette désastreuse trilogie navale qui, depuis la révolution, avait eu son exposition aux journées de Prairial, son nœud à Aboukir, et qui venait d'avoir son dénoûment à Trafalgar et au cap Ortegal, dénoûment qui marqua la fin, jusqu'à nos jours, des grandes guerres navales de la France.

Toutefois, en dehors du champ de bataille, une autre scène encore allait avoir lieu, qui était la suite de Trafalgar. Villeneuve, amené en Angleterre, y fut traité avec cette coquetterie de soins, d'égards, d'admiration même, que les Anglais se sont toujours plu à metre vis-à-vis de tout médiocre amiral de grande flotte, vaincu et pris par eux, afin de relever leur propre victoire. L'infortuné sollicita l'autorisation de passer en France, pour y faire juger sa conduite par un conseil de guerre, s'engageant à revenir si son échange ne s'opérait pas dans l'intervalle. Au bout de quelques mois, on le laissa en effet partir sur parole. Il débarqua à Morlaix pour se rendre à Paris; mais, arrivé à Rennes, il reçut ordre de ne point passer outre. Descendu dans cette dernière ville à l'hôtel du Brésil, peu de jours après, il fut trouvé dans son appartement mort et percé, dit-on, de cinq blessures à la poitrine, qu'il s'était faites lui-même. On l'enterra aussitôt sans honneurs et sans cortége. Les scellés furent apposés sur ses papiers. Il y avait assez de sombre et de mystérieux dans cette fin du vaincu de Trafalgar, pour qu'elle mît les imaginations en travail. Les amis de Villeneuve prétendirent qu'il avait été assassiné par quelques condottiere de certains personnages qui avaient, disait-on, à se reprocher plus que lui, par leurs ordres antérieurs, la fatale issue de la bataille de Trafalgar, et qui craignaient ses révélations. Napoléon ne fut point à l'abri de vagues accusations d'empoisonnement; mais en ce qui concerne l'empereur, on ne voit que deux intérêts d'une importance trop secondaire pour être admis : celui de prévenir le spectacle d'un amiral de sa flotte jugé, condamné, exécuté, ou celui de laisser ignorer qu'une partie du malheur de la journée de Trafalgar lui revenait, pour

avoir insulté à la circonspection antérieure de Villeneuve. Tout en rejetant donc l'idée que Napoléon aurait pu, pour de telles causes, risquer de salir sa mémoire par le meurtre d'un de ses amiraux dans le malheur, on a droit de s'étonner que l'empereur, durant les longues méditations de sa captivité à Sainte-Hélène, ait jugé à propos d'entrer dans de longs détails, en quelque sorte justificatifs, de la mort de Villeneuve, et surtout qu'il ait eu la mémoire assez peu fidèle pour affirmer, quand sa correspondance devait se retrouver à l'appui du contraire, qu'il avait ordonné à cet amiral de ne pas mettre à la voile et de ne pas s'engager avec les Anglais.

« Villeneuve, dit Napoléon, dans les *Mémoires du docteur O'Méara*, lorsqu'il fut fait prisonnier par les Anglais, fut tellement affligé de sa défaite, qu'il étudia l'anatomie pour se détruire lui-même. A cet effet, il acheta plusieurs gravures anatomiques du cœur et les compara avec son propre corps, pour s'assurer exactement de la position de cet organe. Lors de son arrivée en France, je lui ordonnai de rester à Rennes et de ne pas venir à Paris. Villeneuve, craignant d'être jugé par un conseil de guerre, pour avoir désobéi à mes ordres et conséquemment avoir perdu la flotte (*car je lui avais ordonné de ne pas mettre à la voile et de ne pas s'engager avec les Anglais*), résolut de se détruire; il prit ses gravures du cœur, les compara de nouveau avec sa poitrine, fit exactement, au centre de la gravure, une longue piqûre avec une longue épingle, fixa ensuite cette épingle, autant que possible, à la même place contre sa poitrine, l'enfonça jusqu'à la tête, pénétra le cœur et expira. Lorsqu'on ouvrit sa chambre, on le trouva mort; l'épingle était dans sa poitrine et la marque faite dans la gravure correspondait à la blessure de son sein. Il n'aurait pas dû agir ainsi : c'était un brave, bien qu'il n'eût aucun talent. »

On conviendra que cette fantasmagorique divulgation, venue longtemps après coup de Sainte-Hélène, n'est pas de nature à lever le voile d'incertitudes qui pèse sur la fin mystérieuse de Villeneuve. Dumanoir Le Pelley, à sa rentrée en France, fut moins malheureux que son amiral. Le conseil supérieur de marine devant lequel on le traduisit, l'acquitta.

La division de Rochefort, ce continuel tourment, comme dit Brenton, des ministres et du commerce de la Grande-Bretagne,

n'avait pas cessé de tenir la mer, sous les ordres du contre-amiral Zacharie Allemand. Au mois de septembre 1805, elle rencontra le convoi des Indes, et lui prit le vaisseau d'escorte *le Calcutta*, de 54 canons, capitaine Woodrif, ainsi qu'un brig de guerre. Allemand enleva, en outre, le sloop *le Ranger*, de 18 canons, capitaine Coote, et successivement cinquante-deux navires marchands. Dans cette croisière qui dura cent quarante-huit jours, sans que la division *invisible* eût mouillé pour ainsi dire nulle part, le tort que ce contre-amiral fit éprouver au commerce anglais s'éleva, d'après l'estimation de Brenton, à dix-huit millions. Enfin, se trouvant à bout de vivres, la division *invisible* rentra, le 24 décembre 1805, à Rochefort, et y débarqua douze cents prisonniers anglais.

Depuis que la grande armée française avait quitté les côtes de l'Océan pour courir à des triomphes plus certains en Allemagne, les Anglais avaient fait une nouvelle tentative contre la flottille de Boulogne. Dans la nuit du 30 septembre 1805, ils étaient venus avec deux vaisseaux de ligne, quatre frégates et dix-sept autres navires. Leur but était encore d'incendier les bâtiments de cette flottille resserrés dans le port, en forçant la ligne d'embossage au commencement du flot, et en s'approchant assez de l'entrée pour livrer au courant ces espèces de brûlots appelés *catamarans*, dont il a déjà été question. Ils échouèrent comme précédemment, grâces aux excellentes mesures du capitaine de vaisseau d'Ordelin, bon et brave officier qui aurait été mieux employé à Trafalgar, qu'ici. Les enseignes Alix et Nivelain, commandant chacun une canonnière, le secondèrent parfaitement, en brisant la chaîne des brûlots qui filèrent le long de la ligne française. Au point du jour, le jeune Masurier ayant été envoyé avec six hommes, dans un canot, pour reconnaître quelques objets qui flottaient, rencontra et fit soulever un corps sphérique doublé en cuivre. Comme il le faisait remorquer et conduire à terre, la machine éclata avec fracas et emporta ce brave jeune homme avec trois matelots. Les Anglais levèrent leur croisière de devant Boulogne, mais ils n'eurent pas besoin de nouveaux efforts pour détruire la flottille impériale ; elle se détruisit d'elle-même, à ce point que, le 8 janvier 1813, Napoléon, en ayant demandé, par écrit, des nouvelles à Decrès, celui-ci, sur le rapport de l'ingénieur

Sganzin, comme l'atteste la note même qui en est déposée aux *Archives de la Marine*, répondit, le 13 du même mois, qu'il ne restait plus à cette époque dans les ports de France, en état de servir, que cent quarante-neuf des innombrables bateaux qui la composaient peu d'années auparavant. Il est vrai qu'il en avait été détaché une assez grande partie pour la formation de la flottille en Hollande et dans le Nord. Il résulte aussi de la réponse du ministre Decrès qu'à la même date, 1813, c'en était fait du bassin demi-circulaire, des quais en charpente, des magasins, des casernes provisoires de Boulogne, qui avaient coûté, peu auparavant, des sommes incalculables.

Depuis que Villeneuve était parti de la Martinique pour entrer à Cadix et ensuite se faire battre à Trafalgar, il n'était resté qu'une insuffisante croisière dans la mer des Antilles. Les corvettes *la Cyane*, prise anglaise, et *la Naïade*, capitaine Hamond et de Meynard, qui la composaient pour ainsi dire à elles seules, eurent à soutenir, le 8 octobre, contre la frégate ennemie *la Princess-Charlotte*, un combat dans lequel la première fut prise. *La Naïade*, de 16 canons, n'échappa que pour rencontrer, huit jours après, la frégate anglaise *la Circé*, de 32 canons, à laquelle il lui fallut se rendre, mais non sans s'être vaillamment défendue pendant plus d'une heure et demie.

Quelques semaines après fut prise, par deux frégates ennemies, la frégate française *la Libre*, de 40 canons, capitaine Descorches de Sainte-Croix, qui avait fait aussi une honorable résistance.

On se rappelle les difficultés et les lenteurs apportées par l'Angleterre à la restitution du Cap de Bonne-Espérance, lors de la paix d'Amiens. Cette importante colonie hollandaise était celle qu'elle regrettait le plus d'avoir rendue. Aussi fit-elle des dispositions pour la reprendre. Dans ce but, elle envoya une escadre, aux ordres du commodore sir Home Popham, et six mille soldats, commandés par le général David Baird. Après avoir en vain essayé, le 4 janvier 1806, d'opérer une descente à *Table-Bay*, l'escadre britannique fut plus heureuse à la baie de Lospard et à celle de Saldanha, deux points sur lesquels l'armée de débarquement fut mise à terre, de manière à pouvoir prendre la ville du Cap à revers. Le général Baird, après avoir traversé les montagnes Bleues, livra combat en plaine à une petite armée hollan-

daise, commandée par le gouverneur Janssens et la mit en déroute. Après cette affaire, la ville du Cap capitula, sans s'être autrement défendue, le 10 janvier 1806. Janssens qui avait essayé de se maintenir encore dans l'intérieur du pays avec ce qui lui restait de troupes, capitula à son tour, le 18 janvier, aux conditions les plus honorables, gardant la faculté de se retirer en pleine liberté avec ses soldats dans la mère-patrie. Depuis lors le Cap de Bonne-Espérance n'a pas cessé d'appartenir à l'Angleterre.

Le commodore Popham ne voulut pas s'arrêter en si beau chemin, et, sans en avoir reçu d'ordres de son gouvernement, il entreprit, avec le général Beresford, la conquête des colonies espagnoles du Rio-de-la-Plata. Le 27 juin 1806, la ville de Buénos-Ayres fut occupée sans aucune résistance. Le gouverneur et les quelques troupes espagnoles qui s'y trouvaient s'étant retirés à Cordova. Mais, le 4 août suivant, le colonel français de Linières, au service de l'Espagne, traversant la Plata, à la faveur d'un épais brouillard, sans être aperçu de la croisière anglaise, débarqua à Couchas, au-dessus de Buénos-Ayres, avec mille hommes environ tirés des garnisons de Montévidéo et de Sacramento, auxquels se joignirent des milices de la colonie, puis força les Anglais, au nombre de plus de quinze cents, de capituler dans Buénos-Ayres et de se rendre prisonniers de guerre. Le commodore Popham, qui était sur son escadre lors de la reprise de cette place, continua de bloquer la rivière jusqu'à ce qu'il eut reçu des renforts, et essaya inutilement une première fois de se rendre maître de Montévidéo. Une nouvelle escadre lui ayant amené un secours de trois mille hommes, commandés par le général Whitelocke, les Espagnols, après une brave défense, se retirèrent sur Buénos-Ayres, où l'armée anglaise, qui les poursuivait, entra avec eux. Alors, les troupes espagnoles reprirent l'offensive, aidées par les habitants qui s'étaient barricadés et faisaient le coup de fusil par les fenêtres de leurs maisons. Le général Whitelocke, battu comme l'avait été Beresford, s'estima trop heureux d'accepter la capitulation que lui offrit, le 7 juillet 1807, le colonel Linières. Il évacua en conséquence Montévidéo et tous les postes que ses compatriotes pouvaient occuper sur la rivière de la Plata.

Mais il faut revenir aux événements plus particuliers à la France, que nous avons laissés vers la fin de l'année 1805.

Napoléon ayant en dernier lieu adopté, comme il a été dit, selon le vœu de son ministre Decrès, le système de guerre maritime par petites escadres, les onze vaisseaux les plus en état de la flotte de Brest et quelques bâtiments légers prirent la mer, le 13 décembre 1805, à la faveur de vents du nord très-violents qui avaient forcé la grande croisière de l'amiral Cornwallis à s'éloigner. Peu de jours après, à une hauteur indiquée, les bâtiments français sortis se partagèrent en deux escadres.

L'une, composée des cinq vaisseaux : *l'Impérial*, de 120 canons, *l'Alexandre*, de 80; *le Jupiter*, *le Brave* et *le Diomède*, de chacun 74, des frégates *la Comète* et *la Félicité*, de chacune 40 canons, et de la corvette *la Diligente*, était destinée à aller, sous le commandement du contre-amiral Leissègues, porter des secours à Santo-Domingo.

L'autre formée des six vaisseaux : *le Foudroyant*, de 80 canons; *le Vétéran*, *le Cassard*, *l'Impétueux*, *le Patriote* et *l'Éole*, de chacun 74; des frégates, de 40 canons chacune, *la Valeureuse* et *la Volontaire*, et d'une corvette, devait, sous les ordres du contre-amiral Willaumez, faire voile pour le Cap de Bonne-Espérance, que l'on ne savait pas si près de tomber au pouvoir de l'ennemi.

L'escadre du contre-amiral Leissègues, retardée et un moment séparée par des tempêtes successives, n'arriva que le 22 janvier 1806, à Santo-Domingo, où elle débarqua des munitions et quelques troupes pour le général Ferrand. Leissègues qui semblait se recommander par des précédents plus intelligents, eut l'insigne imprudence de laisser ses vaisseaux dégréés dans une rade foraine, c'est-à-dire ouverte et sans défense, et qui plus est, de les y faire réparer, envoyant une partie des équipages à terre, comme si l'on n'avait à craindre aucune surprise des ennemis. Les bâtiments de son escadre étaient donc mouillés sans ordre à une très-grande distance de la ville et de la côte, l'un occupé à refaire son arrimage, l'autre à repasser son gréement, celui-là à recouvrir les coutures de flottaison, celui-ci à se calfater, tous ayant envoyé leurs embarcations pour faire de l'eau dans un ravin distant de deux ou trois lieues de la rade, quand,

le 6 février au matin, la corvette *la Diligente*, qui était en védette, annonça par des bordées de canons réitérées, l'approche d'une escadre ennemie au vent, et faisant route, toutes voiles dehors, vers la rade de Santo-Domingo.

C'était celle de l'amiral sir John Duckworth, venant de Cadix, qui suivait l'escadre française à la piste, depuis les latitudes du cap Vert, et qui avait en dernier lieu rallié, à la Barbade, deux vaisseaux sous les ordres d'Alexandre Cochrane. Elle se composait de sept vaisseaux de ligne, et cinq frégates, corvettes ou brigs. Cette escadre fut promptement portée par la fraîcheur de la brise, en vue de celle de France. A peine eut-on le temps de se mettre en défense pour la recevoir. Leissègues, de son vaisseau amiral *l'Impérial*, fit signal de mettre sous voiles et appareilla lui-même, à six heures du matin. Il mit les signaux particuliers des vaisseaux *le Jupiter*, capitaine Laignel, *l'Alexandre*, capitaine Garreau, *le Diomède*, capitaine Henry, et *le Brave*, capitaine Coudé, avec l'ordre précis d'appareiller en coupant les câbles ou en les filant à la mer. *Le Brave*, dont les batteries étaient encombrées et dans le plus grand désordre, répondit qu'il ne pouvait exécuter cet ordre. Trois quarts d'heure après pourtant, dans son ardeur de combattre, il mit sous voiles pour rallier l'escadre qui faisait route au sud-ouest. Un historien anglais prétend que ce fut un souvenir de la bataille d'Aboukir qui engagea, dans cette circonstance, le contre-amiral Leissègues à faire mettre à la voile, pour se battre en toute liberté de manœuvres s'il était attaqué. A sept heures, le signal fut fait de forcer de voiles, accompagné de celui de former la ligne de bataille dans les eaux de *l'Alexandre*, vaisseau le plus en avant. « Ce signal était inutile, dit un commentateur anonyme, homme du métier. Ce n'est pas en laissant de l'arrière les mauvais voiliers et en fuyant à toutes voiles, que l'on peut former une ligne. Il fallait d'abord se rallier et régler sa voilure sur la vitesse des mauvais voiliers. » *Le Jupiter* et *le Brave*, étant très de l'arrière, et les autres vaisseaux continuant à forcer de voiles, la ligne ne put être bien formée.

Les deux vaisseaux français retardataires, que commandaient les capitaines Laignel et Coudé, furent tout d'abord attaqués, à demi-portée de canon, par quatre des vaisseaux anglais. *Le*

Jupiter, qui n'éprouva pas d'avaries majeures aurait peut-être pu résister plus longtemps; quoi qu'il en soit, il se rendit sur les onze heures. *Le Brave*, ayant affaire au *Canopus*, de 98, au *Donegal*, de 80, puis à *l'Atlas*, vaisseau rasé, et à *l'Agamemnon*, de 64, soutint, autant que possible, la réputation de son capitaine Coudé qui reçut quatre blessures dans cette affaire. Ce vaisseau ne se rendit que littéralement haché, ruiné, et après avoir eu trois cent cinquante hommes mis hors de combat sur six cents.

Le capitaine Garreau défendit bien *l'Alexandre* qui, également séparé des deux autres bâtiments français, lutta vigoureusement contre deux vaisseaux ennemis et n'amena que désemparé de tous mâts et ras comme un ponton. L'escadre anglaise n'avait plus à combattre que *l'Impérial* et *le Diomède*, car les bâtiments légers de Leissègues avaient pris le large. *L'Impérial* eut sur les bras, à portée de pistolet, quatre des vaisseaux ennemis, et *le Diomède* en eut trois. Si Leissègues avait montré une imprévoyance et une incapacité extrêmes dans cette occurrence, du moins soutint-il sa réputation de valeureux marin. L'engagement fut terrible. Cinq cents hommes tués ou blessés, parmi lesquels le capitaine de pavillon Pigot, sur *l'Impérial*, et un nombre aussi très-considérable sur *le Diomède*, attestaient l'énergie de la défense de ces deux vaisseaux. Voyant son vaisseau amiral atteint de cinq cents boulets, désemparé de tous mâts et réduit à neuf canons seulement dans sa première batterie, Leissègues, plutôt que de le rendre, qui était près de la côte, établit une voile de perroquet au tronçon de son mât de misaine, et alla échouer *l'Impérial*, à neuf lieues à l'ouest de Santo-Domingo, en présentant toujours le travers aux ennemis et en combattant. Le capitaine Henry imita ce mouvement et échoua aussi *le Diomède*. Après l'échouement, on se mit en devoir de débarquer les blessés et de retirer des deux vaisseaux ce qu'ils renfermaient de plus utile; mais l'escadre anglaise contraria singulièrement cette opération, en ne discontinuant pas de canonner. Enfin Leissègues, qui avait emporté à terre l'aigle et le pavillon de *l'Impérial*, jugeant qu'il entrait dans les vues de l'ennemi de relever les deux bâtiments français, y fit mettre le feu. En faisant voile pour l'Angleterre, *le Brave* s'effondra ; on ne put sauver l'équipage.

Cette malheureuse affaire, priva encore la France de cinq beaux vaisseaux de ligne.

L'escadre confiée à Willaumez, quoique par d'autres causes, n'eut guère un sort plus favorable, mais du moins ne le dut-elle qu'aux tempêtes. Ce n'était pas un des moindres inconvénients du commandant en chef d'avoir sous ses ordres un frère de l'empereur, Jérôme Bonaparte, en qualité de capitaine du vaisseau *le Vétéran*. Les prétentions de ce capitaine, qui avait figuré un moment comme lieutenant de vaisseau en 1801, étaient si exorbitantes, que Napoléon avait été plusieurs fois obligé d'intervenir pour les rabattre. Toutefois l'empereur avait une telle faiblesse pour sa famille qu'il finissait presque toujours par lui céder. C'est ainsi que Jérôme Bonaparte, à son retour d'une courte excursion à Alger où il était allé réclamer deux cent cinquante esclaves génois, se trouva élevé au grade de capitaine de vaisseau quelques mois à peine après qu'une lettre en sens contraire ainsi conçue, avait été adressée par l'empereur à Decrès : « M. Jérôme Bonaparte ne peut être capitaine de vaisseau; ce serait une innovation funeste que de lui permettre de prendre un grade lui-même. Dans ce sens, sa conduite est d'une légèreté sans exemple, et sa justification n'a pas de sens. Non-seulement M. Jérôme n'a pas le droit de nommer un enseigne lieutenant, mais je désavoue cette nomination : cette conduite est tout à fait ridicule. Quand il aurait pris un vaisseau anglais, il n'aurait pas le droit de donner un grade, mais seulement de recommander ceux qui se seraient distingués. » Jérôme Bonaparte, qui n'entendait être capitaine de vaisseau que dans les ports et qui ne s'était soumis à entrer dans la marine qu'à contre-cœur, se montra fort mécontent, quand il se vit embarqué pour une campagne en perspective assez longue. Willaumez eut plus d'une fois à lui faire comprendre, avec tous les ménagements possibles, que, comme prince, il devait donner l'exemple de la soumission au chef de l'État, et, comme officier supérieur, celui de la discipline.

Parvenue à l'île de Noronha, l'escadre française y fut instruite de l'occupation du Cap de Bonne-Espérance, but de sa mission, par les Anglais. Elle fit voile alors pour le Brésil, puis pour la Martinique. De là, Willaumez se porta sur l'île anglaise de Montserrat, qu'il mit à la rançon ; il visita en outre quelques rades des

colonies ennemies, et y fit plusieurs prises. Ayant été avisé, dans le mois de juillet 1806, que trois escadres, celle de sir John Warren, celle de sir Richard Stracham et celle du contre-amiral Louis étaient à sa recherche, il alla établir sa croisière à la hauteur des débouquements de Bahama et à environ cent lieues au large, dans l'intention d'y intercepter le convoi de la Jamaïque. L'incroyable conduite du commandant Jérôme Bonaparte coupa court à ce plan.

Le 1er août, au point du jour, on s'aperçut que *le Vétéran* avait profité de la nuit pour abandonner l'escadre. Alors, voilà le contre-amiral Willaumez tout entier au soin de courir à sa recherche dans toutes les directions, tant pour se conformer à ses instructions, que pour ne pas laisser un prince du sang impérial exposé à tomber aux mains des Anglais. Pendant que ceux-ci étaient déjà instruits de cette séparation et détachaient des vaisseaux pour arrêter *le Vétéran*, ce vaisseau, dont l'état-major et l'équipage étaient de choix, sauf le capitaine en premier, rencontra le convoi à Québec, sous l'escorte du *Champion*, de 24 canons, et lui enleva six navires qu'il brûla ensuite, de peur qu'ils ne ralentissent le retour de Jérôme Bonaparte. Arrivé près des côtes de France, *le Vétéran* fut aperçu et chassé par *le Gibraltar*, de 84 canons, et eut le bonheur de lui échapper en se jetant dans le petit port de Concarneau, où aucun vaisseau de ligne n'était entré avant lui. Après cette singulière campagne, Jérôme Napoléon fut pourtant promu au grade de contre-amiral; mais, l'année suivante, il renonça au dur métier de marin pour essayer d'être général sur terre, puis roi.

Quand Willaumez, n'ayant pu retrouver le fugitif, revint à sa croisière, le convoi de la Jamaïque était passé; mais, comme il l'ignorait, on l'attendit jusqu'à ce qu'un épouvantable ouragan dispersât et démâtât, dans la nuit du 19 au 20 août 1806, les bâtiments de l'escadre. *Le Foudroyant* et *l'Impétueux*, privés de leur gouvernail et de presque toute leur mâture, restèrent trois jours ballottés sur les flots, en vue l'un de l'autre et sans pouvoir communiquer entre eux. *Le Foudroyant*, que montait Willaumez, vint à bout de se fabriquer un gouvernail de fortune et à relever des apparences de mâts pour soutenir quelque voilure et gagner la Havane. En cet état, il fut rencontré par *l'Anson*, vaisseau rasé,

de 44 canons, capitaine Lydiard, qu'il força, après une action sévère, à se réfugier sous le canon de Moro-Castle. *L'Impétueux*, démâté et désemparé, porta vers la Chesapeack, et eut le malheur de se trouver, près des caps de Virginie, sur la route de deux vaisseaux et d'une frégate d'Angleterre, détachés de l'escadre de sir Richard Stracham. A la vue de forces si supérieures, il s'échoua, puis se brûla pour ne pas tomber au pouvoir des ennemis. Après quatre mois de séjour à la Havane, le contre-amiral Willaumez entreprit d'aller à la recherche des vaisseaux de son escadre dispersée. Il n'en retrouva aucun, et prit le parti de faire voile pour Brest, où il arriva en février 1807. On assure que, malgré les malheurs de cette campagne, il avait fait essuyer aux ennemis une perte de douze à quinze millions et déjoué les projets de plusieurs escadres attachées à sa poursuite.

Au mois de mai de l'année 1806, le capitaine Collet, avec une frégate et trois brigs, donna la chasse, dans les parages de l'île d'Aix, à une division anglaise, composée de deux frégates et d'un sloop. Il engagea ensuite une affaire, frégate à frégate, entre *la Minerve*, qu'il montait, et *la Pallas*, qui se retira du combat toute désemparée et traînée à la remorque. Cette frégate, de concert avec un vaisseau monté par Cochrane, avait auparavant enlevé, dans la Gironde, la corvette *la Tapageuse*, et fait échouer deux autres corvettes et un brig français.

Le capitaine de vaisseau Amand Leduc, parti de Lorient à la fin de mars 1806, avec trois frégates et un brig, croisa successivement aux Açores, sur la côte ouest d'Irlande, à la pointe du Spitzberg, sur la côte de Groenland et sur celle d'Islande. Malgré ses traverses et les maladies qui avaient décimé ses équipages, quand il vint mouiller, en septembre 1806, à l'île de Bréhat, faute de pouvoir entrer dans le port de Saint-Malo, qui était bloqué, il avait fait perdre aux Anglais quatorze navires. Malheureusement, *la Guerrière*, frégate de sa division, se trouvant dégarnie des deux tiers de son équipage, fut prise, près des îles Feroë, par la frégate anglaise *la Blanche*. Le brig *le Néarque* tomba aussi au pouvoir de l'ennemi.

Le capitaine de vaisseau Soleil, commandant une division de quatre frégates et de deux brigs, peu après être sorti de Rochefort, fut rencontré, le 25 septembre 1806, par l'escadre de sir

Samuel Hood, forte de six vaisseaux de ligne. Les frégates *la Gloire*, *l'Armide* et *la Minerve*, capitaines Soleil, Langlois et Collet, opposèrent une belle, mais vaine résistance. Elles furent à la fin obligées de se rendre à Samuel Hood, qui avait eu un bras emporté dans cette action. La quatrième frégate et les deux brigs vinrent à bout de se sauver.

Ce qui se passait alors sur le continent était de nature à faire oublier à Napoléon ses désastres maritimes. Depuis la levée du camp de Boulogne, ses aigles, plus rapides que celles de Rome antique, avaient parcouru victorieusement tous les états autrichiens, et, après avoir passé par Ulm et Vienne, ne s'étaient un moment arrêtées qu'après la bataille d'Austerlitz, gagnée le 2 décembre 1805, sur les empereurs d'Autriche et de Russie. Le fruit de cette mémorable victoire avait été le traité de Presbourg, signé le 26 du même mois, qui ajoutait à son royaume d'Italie, Venise, le Frioul, l'Istrie, la Dalmatie, avec Zara sa capitale, et le faisait maître des deux rivages du golfe Adriatique, ainsi que de Trieste et des bouches du Cattaro, sans parler ici d'autres démembrements opérés sur l'Autriche au profit des princes alliés de Napoléon. Vers le même temps, l'empereur, par un traité fait à Schœnbrunn, cédait à la Prusse, en retour d'autres états plus à sa convenance, le royaume de Hanovre, qu'il avait enlevé à la maison régnante d'Angleterre.

Dans ce temps-là encore, Napoléon déclara que la famille de Bourbon cesserait d'occuper le trône de Naples, comme punition de son alliance avec les Anglais et les Russes, qu'elle venait d'appeler pour qu'ils l'aidassent à chasser les Français d'Italie. Cette déclaration ne tarda pas à avoir son effet. Au seul bruit de la marche d'une armée française de quarante mille hommes, commandée par le maréchal Masséna et les généraux Gouvion-Saint-Cyr et Reynier, douze mille Russes, qu'une escadre britannique avait amenés des îles Ioniennes, et six mille Anglais se rembarquèrent avec précipitation. Tandis que le prince royal des Deux-Siciles allait tenter de soulever les Calabres en faveur de sa maison, le roi et sa femme, la célèbre reine Caroline, passaient dans l'île de Sicile, pour s'y mettre sous la protection des escadres anglaises. Les Français entrèrent dans Naples, dont Joseph Bonaparte fut proclamé roi au mois de mars 1806.

Au mois de juin de la même année, la Hollande cessa d'être république, même de nom, et devint un royaume vassal de l'empire français, dont Napoléon pourvut un autre de ses frères. Louis Bonaparte, il faut lui rendre cette justice, se fit alors vraiment l'homme de son peuple, en s'opposant quelquefois ouvertement, le plus souvent en secret, aux mesures que Napoléon prenait contrairement aux intérêts nationaux et commerciaux de la Hollande. Enfin, ce fut aussi en cette année 1806 que Murat, grand amiral de l'empire, fut fait grand-duc de Berg. D'autre part, la confédération du Rhin fut constituée sous le protectorat de Napoléon, et mit fin à l'empire germanique. Le dernier empereur d'Allemagne, François II, ne prit plus désormais que les titres d'empereur d'Autriche et roi de Hongrie.

Ce fut pourtant à cette époque où Napoléon laissait éclater son ambition sans prendre la peine de la couvrir d'aucun déguisement, que l'on put un moment espérer la paix avec l'Angleterre, par suite de la mort de William Pitt, et du remplacement de ce ministre par le non moins célèbre Fox. Il y eut des négociations d'entamées, et, comme témoignage de bon vouloir réciproque, on se rendit un assez grand nombre de prisonniers de distinction, parmi lesquels les principaux officiers de marine pris par les Anglais à Trafalgar. Fox n'ayant survécu que de quelques mois au rival auquel il avait succédé, on ne parla bientôt plus de la paix, d'ailleurs très problématique, que l'on avait un instant rêvée.

Au milieu de ces événements dont le continent européen était le théâtre, le gouvernement impérial abandonnait de plus en plus à elles-mêmes les colonies françaises de la mer des Indes. C'était à peine si, de temps à autre, on expédiait quelques bâtiments légers de ce côté. Cependant, le capitaine général Decaen, dans l'espérance de fixer, par la flatterie, l'attention de l'empereur sur ces colonies, proposa de changer le nom de l'île de la Réunion, auparavant île Bourbon, en celui d'île Bonaparte; il demanda aussi que les noms du port nord-ouest et du port sud-est de l'île de France fussent remplacés par ceux de Port-Napoléon et de Port-Impérial. Il va sans dire que tous ces changements furent agréés par Napoléon. Néanmoins, les colonies de la mer des Indes continuèrent à être peu secourues par la métropole. Vers la fin de l'année 1805, on y avait envoyé de Cherbourg la

frégate *la Canonnière*, prise auparavant appelée *la Minerve*, sous le commandement du capitaine de vaisseau Bourayne, avec ordre de se rallier au pavillon de Linois.

Mais on a vu que ce contre-amiral avait en dernier lieu porté sa croisière dans l'Atlantique, sous le vent de l'île Sainte-Hélène. N'ayant pas été rencontré par *la Canonnière*, il en était toujours réduit à son vaisseau *le Marengo* et à la frégate *la Belle-Poule*, quand il fut instruit, par un navire américain, de la prise du Cap de Bonne-Espérance par les Anglais, circonstance qui le détermina à faire voile pour l'Europe. Malheureusement après une campagne de plusieurs années si péniblement accomplie, étant par 26 degrés de latitude nord et 32 degrés de longitude ouest, il donna, pendant la nuit du 3 mars 1806, dans une escadre de sept bâtiments commandée par l'amiral Warren, et, dès cinq heures et demie du matin, vit son vaisseau *le Marengo* aux prises avec *le London*, de 98 canons, *le Foudroyant*, de 84, *le Ramilies*, de 74 et un autre bâtiment. *La Belle-Poule* reçut de son côté l'attaque de la frégate *l'Amazone* qui faisait partie de l'escadre de Warren.

Linois manœuvra quelque temps pour essayer d'avoir raison de chacun de ses adversaires séparément par des abordages, en commençant par *le London*. Celui-ci l'évita, en laissant arriver. On se battit ensuite longtemps à un tiers de portée de pistolet. Quoique *le Marengo*, cerné par quatre bâtiments, fût déjà considérablement dégréé, il avait fait souffrir aux ennemis d'assez graves avaries pour pouvoir conserver quelque espérance de se dégager, quand le contre-amiral Linois, dont le capitaine de pavillon Vrignaud venait d'avoir le bras emporté, fut à son tour atteint d'une manière si grave, qu'il fallut l'emporter au poste des blessés. *Le Marengo*, qui comptait cent cinquante hommes mis hors de combat, essaya encore quelque temps de se défendre, sous le commandement de l'officier Chassériau ; mais il était criblé, désemparé; il lui fallut enfin amener pavillon devant ses nombreux adversaires. *La Belle-Poule*, capitaine Bruilhac, qui se défendait avec beaucoup d'avantage contre *l'Amazone*, se voyant alors attaquée en outre par le vaisseau *le Ramilies*, dut amener à son tour. Le contre-amiral Linois, conduit en Angleterre, avait donné à la marine de ce pays trop de soucis pour qu'on le rendît cette fois à

la France. Aussi resta-t-il prisonnier pendant huit ans et ne devait-il revoir sa patrie qu'en 1814.



PRISE DE St JEAN D'ULLOA.

la France. Aussi resta-t-il prisonnier pendant huit ans et ne devait-il revoir sa patrie qu'en 1814.

Cependant la frégate *la Canonnière*, après avoir mouillé en rade de l'île de France, s'était presque aussitôt remise en route pour aller se rallier au pavillon de Linois. Chemin faisant, le 21 avril 1806, étant à six lieues environ dans le nord-ouest du cap Natal, elle reconnut un convoi de la Compagnie anglaise des Indes, sous l'escorte de deux vaisseaux de guerre. L'un de ceux-ci, *le Tremendous*, de 74 canons, se détacha aussitôt du convoi, faisant des signaux de reconnaissance à *la Canonnière*, très-mauvaise marcheuse, qui, peu après, prit chasse, mais en laissant voir que si l'on parvenait à l'atteindre, elle soutiendrait vigoureusement l'attaque. En effet, le vaisseau ennemi l'ayant approchée à portée de canon, elle hissa ses couleurs et commença par lui détacher des boulets avec ses pièces de retraite. Les deux bâtiments manœuvrèrent ensuite pour se donner à chacun la meilleure position du combat. *La Canonnière* resta en définitive sous le vent, et Bourayne ne s'occupa plus que de tirer tout le parti possible de cette situation qui comporte aussi ses avantages, quoique moins grands que celle au vent. *Le Tremendous*, qui n'avait pas cru à une résistance sérieuse, ne tira d'abord qu'avec une sorte de ménagement, comme s'il voulait enrichir la marine de son pays d'un nouveau bâtiment, qu'il aurait eu soin de ne pas trop maltraiter. Mais bientôt, ayant été passablement dégréé par une bordée de la frégate française, qui avait mis subitement en ralingue, il comprit que l'affaire était sérieuse, et couvrit *la Canonnière* d'une épaisse nuée de fumée et de feu, d'où tombaient, avec d'affreux ravages, les boulets et la mitraille. Sous ce terrible assaut, la frégate voit ses gréements hachés, sa voilure en lambeaux, sa batterie traversée d'un bord à l'autre, son grand mât et son mât d'artimon presque coupés et sur le point de tomber. Bourayne, un héros comme il en aurait fallu nombre d'autres à la marine impériale pour tenir tête à l'Angleterre, le brave Bourayne ne se laisse point déconcerter. Il raffermit comme il peut sa mâture chancelante, et, par une volée à mitraille de ses canons de gaillard, il fait taire d'abord la mousqueterie du *Tremendous* qui, battu en écharpe, a ensuite son avant totalement dégréé, ses focs arrachés, sa grande vergue fracassée, ses amures en pan-



tenne, son petit mât de perroquet et son petit mât de hune coupés. Alors, on n'entend plus qu'un cri sur *la Canonnière* : « A l'abordage ! à l'abordage ! » Alors aussi, *le Tremendous* profite des dernières manœuvres qui lui restaient pour l'éviter et se replier sur son convoi. On venait d'avoir le rare et mémorable spectacle d'une frégate de 40 canons victorieuse d'un vaisseau de ligne de 74 canons d'un calibre nécessairement beaucoup plus fort.

La frégate *la Bellonne*, armée en course, sous le commandement du capitaine Perroud, n'eut pas, dans les mers de l'Inde, un pareil succès contre le vaisseau ennemi *le Powerful*, de 74 canons aussi, qui l'attaqua, le 9 juillet 1806, près de l'île Ceylan. Après une heure et demie de défense honorable, elle se rendit.

Deux brigs français, *l'Argus*, de 20 caronades, commandé par le lieutenant de vaisseau Taillard, et *l'Observateur*, de 14 canons de huit, commandé par le lieutenant Croizet, avaient fait voile, au commencement de l'année 1806, de Cadix pour la Guyane. A la hauteur de Santa-Cruz de Ténériffe, ils aperçurent une corvette anglaise. *L'Argus*, qui marchait trop bien pour l'honneur de son commandant, fit servir aussitôt sous toutes voiles et abandonna *l'Observateur*, dont il était le bâtiment guidon, aux efforts de l'ennemi. Mais Croizet, bravement secondé par les officiers et aspirants Defranc, Bonnieu, de Bernes, Romain et d'Argiot de La Ferrière, ne s'abandouna pas lui-même. Feignant d'être insensible à la défection de *l'Argus*, il arbora franchement ses couleurs, se rangea au vent tribord amures pour présenter le travers à l'ennemi, et commença le feu contre celui-ci, dès qu'il le jugea à portée de sa modeste artillerie. Les premières volées furent terribles. Celles de l'Anglais avaient moissonné l'enseigne Defranc, le premier maître canonnier et beaucoup de matelots de *l'Observateur*, quand ce brig voulut tenter l'abordage. Mais la brise et la houle firent manquer cette manœuvre et séparèrent les deux bâtiments opposés, jusqu'au lendemain 4 mars. Dès la pointe du jour, le combat recommença avec acharnement, la corvette ennemie manœuvrant pour éviter l'abordage, et *l'Observateur* la serrant au feu le plus possible. L'enthousiasme était tel sur le brig français que les chefs de pièce s'y disputaient les paquets de mitraille devenus fort rares par la longueur de l'action. De part et d'autre les munitions manquèrent, à ce point qu'on en fut réduit, sur le bâtiment an-

glais, à charger les canons avec des morceaux de bouteille, des lames de couteaux et mille choses informes. L'aspirant d'Argiot de La Ferrière en eut le crâne fracturé, et l'on eut toutes les peines du monde à conserver la vie de ce jeune homme qui devait honorer la marine dans des grades supérieurs. Enfin, la corvette anglaise, ayant perdu ses deux mâts de hune, cessa le feu et ne songea plus qu'à se conserver. *L'Observateur* était, de son côté, en si mauvais état, qu'il ne dut pas essayer de poursuivre sa victoire. Il alla se réparer à Santa-Cruz de Ténériffe, puis remit à la voile pour Cayenne, où il retrouva *l'Argus*.

Dans la mer des Antilles, deux brigs, *le Phaéton* et *le Voltigeur*, avaient déjà été pris par une frégate anglaise, quand une division française, commandée par le capitaine de vaisseau Lamarre-Lameillerie et composée des frégates *l'Hortense*, *le Rhin*, *l'Hermione*, et *la Thétis*, fit voile des mêmes parages pour revenir en France. Le commodore Keaths, qui croisait dans la baie de Biscaye avec cinq vaisseaux, les reconnut et se mit en devoir de leur couper le passage. L'un de ses vaisseaux, *le Mars*, de 74 canons, devançant les autres, atteignit la frégate *le Rhin*, capitaine Chesneau, qui se défendit quelque temps avec assez d'énergie pour faire le salut de *l'Hortense*, de *l'Hermione*, et de *la Thétis*. Quand elle se rendit, ces trois autres frégates étaient hors d'atteinte.

Dans ce temps, le capitaine de vaisseau L'Hermite, s'était porté successivement avec une division, composée du vaisseau *le Régulus*, de 74, des frégates *la Présidente*, et *la Cybèle* et du brig *le Surveillant*, sur la côte occidentale d'Afrique, sur celle du Brésil et aux Antilles. Il avait fait éprouver une perte de dix millions aux Anglais et avait détruit cinquante de leurs navires. Par malheur, le 19 août 1806, comme il était à cent lieues, dans le nord-est de Saint-Domingue, un ouragan dispersa sa division et jeta dans l'isolement la frégate *le Président*, capitaine Gallier-Labrosse, qui, revenant en France, tomba, près d'Ouessant, dans la croisière anglaise du contre-amiral Louis. *Le Président* prit chasse pendant dix-huit heures, et, quand cette frégate se vit atteinte, elle opposa, pour l'honneur du pavillon, une résistance qui ne pouvait la sauver. L'Hermite, avec *le Régulus*, n'échappa ensuite à la croisière anglaise, qu'en osant ranger de très-près la chaussée des

Saints pour se jeter dans l'Iroise. Son audace lui réussit, et, le 2 octobre 1806, il mouilla en rade de Brest. Peu après, il fut fait contre-amiral. Les corvettes *le Lynx* et *la Favorite*, capitaines Fargenel et Lemarant-Kerdaniel, eurent le sort de la frégate *le Président*, au commencement de l'année 1807. C'est ainsi que la marine britannique s'enrichissait successivement de tous les bâtiments de guerre français que l'Empire hasardait encore sur les mers. La Grande-Bretagne mettait avec non moins d'ardeur la guerre à profit pour s'augmenter de toutes les colonies de la France et de ses alliés. Elle fit attaquer de nouveau l'île hollandaise de Curaçao, et, plus heureuse qu'en 1804, elle s'en rendit maîtresse le 1er janvier 1807.

A peine Napoléon avait-il triomphé de l'Autriche, qu'il s'était élancé comme un lion sur la Prusse, dont la politique flottante, lui donnait des sujets d'inquiétude. Vainqueur de cette nation et de la Russie à Iéna, à Eylau, à Dantzick, place que soutenait une escadre anglaise, et en dernier lieu à Friedland, il dicta ses conditions de paix à Tilsitt, les 7, 8 et 9 juillet 1807. La France y gagna, au point de vue maritime, Corfou avec les îles Ioniennes, dont les Russes s'étaient emparés. Le roi de Prusse, pour recouvrer sa monarchie conquise, abandonna toutes les provinces à la gauche de l'Elbe qui, avec le grand-duché de Hesse, formeraient le royaume de Westphalie pour Jérôme Bonaparte, dernier des frères de Napoléon.

CHAPITRE XVII.

1807 à 1814.

Blocus continental, signal de l'annihilation de la marine de l'empereur. — Bombardement et prise de Copenhague par les Anglais. — Effet qu'il produit sur l'Europe. — Annihilation de cet effet par l'ambition sans bornes de Napoléon. — Réunion de Flessingue à la France. — Occupation du Portugal. — Politique anti-française de Napoléon à l'égard de la Suède et de l'Espagne. — Usurpation du trône d'Espagne au profit de Joseph Bonaparte. — Soulèvement de l'Espagne. — Les vaisseaux français bloqués à Cadix tombent au pouvoir des ennemis. — Nouveaux accidents arrivés à la digue de Cherbourg. — Changements qu'ils amènent dans les précédents systèmes de construction de cette digue. — Autres travaux à Cherbourg sous l'Empire. — Destruction de l'escadre de l'île d'Aix par les Anglais. — Conseil de guerre auquel cet événement donne lieu. — Exécution d'un capitaine de vaisseau. — Autres événements maritimes en 1809. — Perte de la division François-André Baudin. — Combat naval de Lissa. — Affaires de détail. — Prise de toutes les colonies françaises. — Fin de l'Empire. — Situation de la marine française à la chute de l'empereur.

L'époque de la paix continentale de Tilsitt fut l'apogée de la puissance de l'empire français. Napoléon devait se perdre par l'excès même de ses triomphes. Il paraissait avoir toute l'Europe à ses pieds, moins cette île d'Angleterre qu'il avait si près de lui, et que pourtant il ne pouvait atteindre. C'est alors qu'après avoir déjà rendu le décret daté de Berlin, excluant des ports de l'Empire tout navire qui aurait touché à l'Angleterre, il lança le décret daté de Milan, le 17 décembre 1807, lequel déclarait dénaturalisé et de bonne prise, tout navire qui aurait mouillé dans les ports britanniques et y aurait acquitté un droit; cela en réponse à des ordonnances émanant, en novembre précédent, du cabinet de Saint-James à la politique duquel présidaient maintenant Canning et Castlereagh, ordonnances déclarant saisissable et de bonne prise tout bâtiment, à quelque nation qu'il appartînt, qui n'aurait pas touché aux ports anglais, pour s'y faire approuver

et par conséquent y laisser de l'argent sous une forme quelconque, droits et approvisionnements forcés. Napoléon avait ainsi la prétention d'opposer un *blocus continental* au *blocus maritime* de l'Angleterre qui resserrait de plus en plus étroitement tous les ports de l'Empire et gênait le commerce de toutes les nations.

Mais dans cette lutte, où la violence et l'iniquité étaient égales de part et d'autre, et où les deux nations rivales se rendirent immédiatement hostile la république des États-Unis d'Amérique, l'élément mobile finirait par l'emporter sur l'élément relativement immobile ; la terre, battue de tous côtés par les eaux qui peuvent incessamment jeter des ennemis sur ses côtes aux points les plus favorables, ne triompherait pas de la mer. Grande leçon qui rappelle Carthage, une ville, rien qu'une ville maritime d'Afrique, tenant longtemps tête, avec avantage, à l'immense république romaine! Or l'Angleterre, malgré son peu d'étendue comme métropole, eu égard à l'empire de Napoléon, c'était, il faut le reconnaître, autre chose encore que Carthage.

Le *blocus continental* était l'aveu d'impuissance navale de Napoléon contre son persévérant adversaire. Il marquait assez que si l'Empire avait encore des vaisseaux dans ses ports, il n'osait plus en mettre à la mer. Aussi peut-on dire que de l'époque de ce blocus date la fin de l'histoire de la marine impériale militant sérieusement. Se tenant à peu près partout sur la plus absolue défensive, elle ne s'occupa plus guère que de se ménager quelque avenir et d'éviter de nouveaux désastres, jusque dans ses ports. C'est à quoi malheureusement elle ne réussit pas toujours.

Cependant l'Angleterre, sous le prétexte d'empêcher le Danemarck de faire partie, volontairement ou involontairement, d'une coalition continentale contre elle et de prévenir une prise de possession par les Français du détroit du Sund et de la flotte danoise, envoya l'amiral Gambier, avec une puissante escadre, demander qu'on lui remît, à titre de dépôt, ce même détroit, cette même flotte, et de plus la ville de Copenhague. Sur le noble et patriotique refus du prince royal de Danemarck, l'escadre de l'amiral Gambier et les troupes de débarquement qu'elle avait amenées, bombardèrent, pendant trois jours, par terre et par mer, et brûlèrent en partie avec des obus et des fusées à la congrève, la

capitale du Danemarck qui fut enfin obligée de capituler, le 7 septembre 1807. Le gouvernement danois abandonna par suite à l'Angleterre cette capitale, avec son arsenal maritime et la forteresse de Kronenbourg. Les Anglais renouvelèrent à Copenhague les scènes de Toulon. Après avoir porté partout le pillage et l'incendie, ils enlevèrent dans l'arsenal danois seize vaisseaux de ligne, vingt bâtiments légers, toutes les richesses des magasins, démolirent les vaisseaux en construction, et poussèrent la cruauté de leur déshonorante victoire, jusqu'à forcer les équipages de la flotte danoise à servir sur leurs vaisseaux. L'Angleterre avait tenu une conduite si odieuse vis-à-vis du Danemarck, que toute l'Europe s'en indigna et que cela faillit ruiner tout son système de coalition contre la France. Ce fut le signal d'une rupture ouverte de la Russie avec la Grande-Bretagne. Par malheur, Napoléon ne donnait pas au monde entier de moindres sujets de plaintes, et l'Europe, resserrée, comme dans un étau, entre deux ambitions sans bornes, ne savait vers laquelle pencher.

A cette époque en effet, Napoléon enlevait la ville et le port de Flessingue, à la malheureuse Hollande que le système de blocus continental ruinait déjà commercialement. Dans peu, il s'emparerait de cet état tout entier pour l'unir à la France.

A cette époque encore, Napoléon préludait à l'usurpation du trône d'Espagne, au profit d'un de ses frères, par l'envahissement du Portugal. La famille de Bragance, qui régnait sur cet état, s'embarqua pour le Brésil vers la fin de l'année 1807.

Mécontent de la Suède, puissance essentiellement maritime, que le blocus continental éloignait de sa politique, l'empereur poussa la Russie à dépouiller cette vieille alliée de la France de la province de Finlande, et n'y réussit que trop. Prêt à sacrifier toutes ses alliances à son ambition, il caressait alors une idée qui suffirait à faire douter de son génie politique si vanté : il traitait avec le czar Alexandre du partage de la Turquie entre eux, plan qui fort heureusement fut abandonné, car il n'aurait profité en définitive qu'à la Russie.

Restait à la France une alliée qui ne lui avait pas fait un seul instant défaut depuis la révolution. C'était l'Espagne, que Napoléon avait pressurée de toutes les manières, et dont, non content de cela, il avait mis la maison régnante dans le plus honteux état

de dépendance et d'humiliation. Tout à coup, sans motif, sans le plus léger prétexte avouable, il fait envahir ce royaume, en exile les souverains héréditaires, et leur substitue son frère Joseph Bonaparte, à qui il donne pour remplaçant sur le trône de Naples son beau-frère Joachim Murat. Les Espagnols, sans tenir beaucoup peut-être à leurs princes déchus, s'indignèrent à bon droit qu'on disposât ainsi de leur pays sans les consulter, et c'est alors que commença entre eux et les Français, ces alliés de la veille, une guerre d'extermination fameuse, dont l'Angleterre sut tirer un immense parti et qui fut le commencement de la fin de l'Empire. C'est de cette époque aussi que date l'idée d'indépendance des colonies espagnoles qui, quelques années plus tard, s'érigèrent en républiques et en états particuliers.

Au moment du soulèvement général des Espagnols contre la spoliation des Bonapartes, cinq vaisseaux et une frégate de France, débris de Trafalgar, et portant quatre mille hommes d'équipages, se trouvaient bloqués à Cadix, sous le commandement du vice-amiral Rosily, par treize vaisseaux de ligne anglais. Tout à coup ils se virent en outre attaqués par l'escadre espagnole, par la place et par la côte. Rosily se défendit, pendant plusieurs jours, avec une rare persévérance. Il se proposait de passer devant les vaisseaux d'Espagne, de traverser l'escadre anglaise, et de courir ainsi les chances d'un combat inégal; mais le vent fit obstacle à l'exécution de ce hardi dessein. Enfin, après avoir vainement attendu, pendant dix-huit jours, le secours de l'armée française d'invasion, il capitula, le 14 juin 1808, non devant l'escadre anglaise, commandée alors par l'amiral Purvis, mais devant les batteries de terre du général Morla qui, sur un ordre de la junte d'Espagne, manqua à sa parole, et ne permit qu'au vice-amiral et à son état-major de retourner en France. L'escadre anglaise occupa aussitôt après la rade et le port de Cadix.

Au commencement de cette année 1808, dans la nuit du 12, la digue de Cherbourg, battue avec fureur par les flots, s'écroula en grande partie, et la mer, s'ouvrant un passage, envahit tous les travaux. Trois cents soldats laissés dans la batterie Napoléon furent victimes de la trop grande confiance de l'ingénieur Cachin dans son œuvre, œuvre qu'après ce désastre il persista à relever sur le même plan. Mais, en 1810, un nouveau et terrible choc la renversa

encore une fois. L'année suivante, Napoléon étant venu à Cherbourg, le système de Cachin fut modifié, et en arrière de la digue en blocs, on commença une batterie en maçonnerie fondée au niveau des basses mers. Un décret rendu par Napoléon, le 15 avril 1803, alors qu'il n'était encore que premier consul, avait décidé qu'il serait construit dans la rade de Cherbourg, un avant-port, ainsi qu'un port capable de contenir dix-sept vaisseaux de guerre, et que plus tard ce port serait complété par un bassin construit en arrière des deux autres et pouvant recevoir vingt-cinq vaisseaux. C'était la reproduction d'un plan proposé, en 1792, par une commission de laquelle il a été parlé. Ce système de bassins creusés, comme on a pu s'en convaincre depuis, n'était pas sans graves inconvénients. L'avant-port, tel qu'on le fit d'après le décret, étant beaucoup plus bas que l'entrée qui y conduit, forma une fosse profonde susceptible de s'ensabler, l'eau de la mer une fois qu'elle y est entrée n'en pouvant plus sortir. Quinze cents hommes et quatre cents chevaux furent occupés journellement à creuser dans le roc de Cherbourg l'immense cuvette qui forme cet avant-port dont la dépense s'éleva à dix-sept millions et demi, mais qui, terminé en 1813, se trouva ne pouvoir contenir que six vaisseaux de ligne, en laissant l'espace nécessaire aux mouvements journaliers d'entrée et de sortie.

Dans la soirée du 11 avril 1809, ce même amiral Gambier qui avait brûlé Copenhague, et qui, depuis, commandait une croisière de soixante voiles sur la rade des Basques, à l'entrée du pertuis d'Antioche, entreprit, avec onze vaisseaux, six frégates, onze corvettes et onze brûlots, d'anéantir l'escadre française de onze vaisseaux et quatre frégates, mouillée en rade de l'île d'Aix. Le contre-amiral Allemand qui avait le commandement de celle-ci, s'était barricadé pour ainsi dire dans la rade, au moyen d'une estacade de huit cents toises de long, ne laissant qu'un chenal étroit, de laquelle une extrémité tenait tout près de l'île, et dont l'autre extrémité, fixée avec de fortes ancres, portait sur un banc de roches. Ce malheureux moyen avait été imposé au contre-amiral Allemand par des ordres supérieurs et ne devait servir qu'à précipiter la ruine de l'escadre française. Napoléon avait une sécurité si grande au sujet de toute escadre mouillée à l'île d'Aix, que, dès le mois de juin 1805, Decrès lui ayant fait observer

les dangers qu'on pouvait courir sur ce point, il lui avait écrit du château de Monteronne : « Soyez bien tranquille sur la crainte que l'ennemi tente rien dans l'île d'Aix.... Rien n'est si fou que le projet d'une attaque d'une escadre française à l'île d'Aix, je suis fâché de vous voir ces idées.... Que diable voulez-vous qu'une escadre de cinq vaisseaux, ayant de la poudre, des munitions, étant protégée et pouvant faire le coup de fusil, ait à craindre à l'île d'Aix? » Les prévisions de Napoléon furent trompées en cela, comme en tout ce qui touchait à la marine sur laquelle il n'eut jamais que les idées les plus erronées et pour laquelle il ne prit jamais que les mesures les plus fatales. Ce n'était pas seulement avec une escadre de cinq vaisseaux, comme on l'a vu, que Gambier venait aujourd'hui attaquer à l'île d'Aix. Profitant d'un coup de vent violent à la partie du nord-ouest, il disposa tous ses brûlots, sous les ordres de lord Cochrane, et, à la faveur de la rapidité du flot, en détacha plusieurs qui bientôt vinrent éclater avec un épouvantable fracas sur l'estacade, la brisèrent et rendirent le passage libre. D'autres brûlots, arrivant à la file, furent dirigés sur les vaisseaux français embossés, pour s'y accrocher et les faire sauter. Allemand signale alors la liberté de manœuvre à toute son escadre, en présence de l'ennemi; mais ce signal ne paraît plus être aux capitaines qu'un vain *sauve qui peut*, ou une manière de l'amiral de vouloir éluder sa responsabilité au moment le plus critique. Aussitôt les câbles des ancres sont coupés, et les bâtiments français, errant dans l'obscurité, sans gréements et sans voiles, au gré du vent et du courant, s'exposent à périr par le naufrage pour éviter de périr par le feu. En essayant d'entrer dans la Charente, ils s'échouent sur les bancs de roche dont la rade de l'île d'Aix est obstruée. Dans la matinée du 12, trois vaisseaux anglais, deux frégates, avec quelques brigs et bombardes, pénétrèrent en rade et canonnèrent les bâtiments échoués qui se trouvaient le plus à leur portée.

Le capitaine Jean-Baptiste Lafon, commandant *le Calcutta*, précédemment pris aux Anglais, se voyant assailli sans espoir de salut, crut qu'il pouvait abandonner son vaisseau pour sauver son équipage, sans s'être auparavant défendu. Les capitaines Clément de La Roncière, du vaisseau *le Tonnerre*, Lacaille,

du vaisseau *le Tourville*, et Proteau, de la frégate *l'Indienne*, abandonnèrent les uns momentanément, les autres tout à fait leurs bâtiments, mais avec des circonstances qui furent jugées différentes. *Le Tonnerre* fut brûlé sous pavillon français par son propre équipage. Il en arriva de même à *l'Indienne*. *L'Aquilon* et *le Varsovie* furent réduits à se rendre. *L'Océan*, que montait Allemand, vint à bout de se dégager. Il en fut de même du *Foudroyant*, du *Tourville* et du *Régulus;* ce dernier était commandé par Lucas. A la suite d'un tel désastre, dont le premier auteur était Napoléon, comme le prouve sa correspondance antérieure, un conseil de guerre fut tenu, à bord du vaisseau *l'Océan*, sous la présidence du contre-amiral Bedout; le contre-amiral L'Hermitte remplissant les fonctions de rapporteur. Allemand, qui pouvait montrer les ordres qu'il avait reçus et pour les services duquel d'ailleurs on avait les plus grands égards, ne comparut pas devant ce conseil qui, bien que composé de certains officiers ayant eux-mêmes besoin de beaucoup d'indulgence, crut devoir déployer de la rigueur pour satisfaire aux désirs de Napoléon. Le capitaine Clément de La Roncière fut acquitté; le capitaine Proteau, de *l'Indienne*, fut condamné à trois mois d'arrêts simples; le capitaine Lacaille, du *Tourville*, à deux ans de détention; et l'infortuné capitaine Jean-Baptiste Lafon à la peine de mort par cinq voix contre quatre, en vertu de l'article 35, titre II, du code pénal des vaisseaux, du 22 août 1790, portant : « Tout commandant d'un bâtiment de guerre, coupable d'avoir abandonné, dans quelque circonstance critique que ce soit, le commandement de son vaisseau pour se cacher, ou d'avoir amené son pavillon lorsqu'il était encore en état de se défendre, sera condamné à la peine de mort. Sera condamné à la même peine, tout commandant coupable, après la perte de son vaisseau, de ne l'avoir pas abandonné le dernier. » Le capitaine Lafon, en bas de soie, ayant tenu à se parer comme pour un jour de fête, fut conduit, le 9 septembre 1809, à quatre heures du soir, la troupe étant assemblée à bord, sur l'avant du vaisseau amiral *l'Océan*, et, après avoir entendu de nouveau la lecture du jugement, y reçut avec dignité la décharge de coups de fusil qui le punit pour toujours d'un instant de défaillance. La marine de l'Empire ne fut pas sauvée pour cela, et

chaque jour n'en marqua pas moins la prise d'un ou de plusieurs bâtiments de guerre français.

En novembre 1809, une division aux ordres du contre-amiral français François-André Baudin, composée des vaisseaux *le Robuste*, *le Borée*, de 80 canons chacun, *le Lion*, de 74, et des frégates *la Pauline* et *la Pomone*, ayant reçu mission de conduire de Toulon à Barcelone un convoi de vingt navires pour le service de l'armée française d'Espagne, fut rencontrée par une escadre anglaise, aux ordres du contre-amiral Martin, de force infiniment supérieure. Voyant que l'ennemi l'avait gagné de vitesse et cherchait à lui barrer le passage, Baudin ordonna à ses bâtiments de serrer fortement la terre; mais cette manœuvre n'eut d'autre résultat que d'occasionner l'échouement du *Robuste* et du *Lion*. L'habile capitaine Senèz, qui commandait *le Borée*, tout en se conformant aux ordres de son chef, eut pourtant soin de se tenir plus au large, évita ainsi de tomber dans le même péril, et, continuant sa route avec autant de rapidité que d'audace au milieu de l'escadre anglaise, combattant dans sa retraite plusieurs vaisseaux anglais, il arriva à l'entrée du port de Cette, dans laquelle jamais aucun bâtiment de la force du sien ne s'était introduit, franchit cette passe étroite et difficile, et fit ainsi le salut du *Borée*. Moins capable ou moins audacieux, le contre-amiral Baudin, pour soustraire *le Robuste* et *le Lion* à l'ennemi, ne trouva d'autre expédient que d'y faire mettre lui-même le feu près de Frontignan. François-André Baudin, qui s'était fait une réputation honorable quelques années auparavant, en combattant avec la frégate *la Topaze*, la frégate anglaise *la Blanche*, offrait une preuve de plus qu'un bon commandant de bâtiment peut être un médiocre commandant en chef. Il ne faut pas le confondre avec le vice-amiral Charles Baudin dont il sera parlé.

L'année suivante, le brave chef de division Bernard Dubourdieu qui, en 1808, commandant la frégate *la Pénélope*, avait chassé, attaqué et pris, dans les parages de Toulon, la frégate anglaise *la Proserpine*, présenta un nouvel exemple à l'appui de cette observation. Napoléon et le prince Eugène, son vice-roi d'Italie, voulant organiser une marine franco-italienne dans l'Adriatique, surtout en vue d'entretenir les relations avec Corfou et les îles Ioniennes qui avaient été cédées par la Russie, Dubourdieu

fut appelé à la commander. Sorti d'Ancône, le 11 mars 1810, avec trois frégates de France, une frégate et deux corvettes d'Italie, ainsi qu'avec trois autres bâtiments de moindre force, pour aller prendre possession des îles de Lissa, il fut rencontré, le 13, par la division anglaise du commodore Obst, composée d'un vaisseau rasé et de trois frégates. Connaissant l'infériorité des Français, à cette époque, vis-à-vis des Anglais dans la science des manœuvres navales, impuissant peut-être lui-même à commander une escadre, Dubourdieu se refusa à combattre en ligne, et prescrivit à chaque bâtiment de sa division d'attaquer à l'abordage un bâtiment de la division ennemie; mais celle-ci ne laissa pas approcher. Néanmoins, la lutte fut terrible et acharnée. Un boulet de canon coupa en deux l'intrépide Dubourdieu, dès le commencement de l'action, sur sa frégate *la Favorite* qui, après une vaillante défense, fut obligée d'aller s'échouer et se brûler sur les récifs de la côte de Lissa. Une seconde frégate française, *la Flore,* amena pavillon lorsque le capitaine Péridier n'en pouvait plus conserver le commandement par suite d'une grave blessure; mais, peu après, son équipage se révolta contre ses vainqueurs, et réussit à rehisser le pavillon français et à la sauver. Chaque bâtiment de la division franco-italienne se voyant entouré par plusieurs bâtiments ennemis à la fois, avant d'avoir pu effectuer son mouvement d'abordage, la corvette *la Bellone*, capitaine Dicodo, fut prise à son tour, malgré une longue et sanglante défense; *la Couronne*, frégate italienne, dont le lieutenant français Aycard avait pris le commandement après le capitaine Pasquasigo, ne se rendit, à deux frégates ennemies qui l'accablaient, qu'après trois heures de lutte et après avoir perdu presque tout son équipage. Le reste de la division se sauva tant bien que mal. La perte des Anglais fut grande aussi : deux de leurs frégates sortirent du combat toutes désemparées et emportant avec elles plus de morts que de vivants; une d'elles, incapable de retourner dans les ports d'Angleterre, fut brûlée par ceux mêmes qui la montaient. Le vaisseau rasé du commodore Obst, démâté de tous mâts et percé comme un crible, s'échoua sur les rochers de Lissa. Les marins français auraient certainement triomphé de l'ennemi dans cette affaire, s'ils n'eussent péché, comme leur commandant Dubourdieu, par l'excès

même de leur intrépidité; un peu plus d'ordre, de tactique et de sang-froid leur aurait assuré la victoire.

Auparavant, en juillet et août 1809, (année où Napoléon enleva au pape les États de l'Église) une flotte anglaise, aux ordres de sir Richard Stracham, et une armée de quarante mille hommes de débarquement, anéantit l'arsenal et la place de Flessingue, et donna des craintes sérieuses pour Anvers. Mais les habiles dispositions de Burgues-Missiessy, devenu enfin vice-amiral, commandant en chef de l'escadre de l'Escaut, imposèrent à Stracham, qui se retira après avoir vainement combiné les moyens d'attaquer, d'incendier, et, en dernier lieu, d'enfermer les vaisseaux français. Cette tentative infructueuse coûta aux Anglais sept mille soldats et trois millions de livres sterling.

Chaque jour pour ainsi dire apportait des changements considérables à l'organisation de l'Europe. Une conspiration militaire, à laquelle la politique de Napoléon ne fut pas étrangère mais qui ne lui profita guère, renversa du trône de Suède Gustave-Adolphe IV. Les Suédois lui substituèrent le duc de Sudermanie, son oncle, prince sans postérité, à qui l'on adjoignit comme héritier de la couronne le maréchal de l'empire français Bernadotte. Napoléon s'était abusé en croyant que cet événement lui assurerait le concours de la Suède. Bernadotte crut de son devoir de se faire immédiatement Suédois et de mettre les intérêts de son nouveau pays, ou tout au moins ceux de sa position de prince héréditaire au-dessus de ses antécédents français. Il embrassa d'abord le système opposé au blocus continental; puis se fit ouvertement l'allié de la dernière coalition européenne contre Napoléon, ce qui devait valoir à la Suède son augmentation du royaume de Norwége.

Louis Bonaparte en Hollande, essayait de quelque indépendance dans l'intérêt du commerce et du bien-être matériel de ce pays. Son frère Napoléon en prit occasion de mettre fin à ce royaume, qu'il avait naguère créé, et qu'il annexa purement et simplement à l'Empire, en l'année 1810.

Cette année fut aussi celle où les États-Unis d'Amérique, obéissant aux sentiments les plus courageux à la fois et les plus justes, fermèrent leurs ports aux deux peuples alors oppresseurs du monde, l'un par mer, l'autre par terre, le peuple anglais et le peuple français.

Le roi de Suède Gustave-Adolphe IV avait tout d'abord été puni de s'être laissé gagner à la politique anglaise, par la perte de Stralsund et de l'île de Rugen, que le maréchal Brune avait occupés en août et septembre 1807. D'autre part, le capitaine général Ernouf avait envoyé de la Guadeloupe une petite expédition contre l'Antille suédoise de Saint-Barthélemy, que deux bâtiments corsaires et quelques soldats avaient suffi pour prendre. Comme on ne pouvait espérer de conserver l'île de Saint-Barthélemy, on l'avait abandonnée au bout de vingt-quatre heures après lui avoir enlevé toutes ses richesses.

Le contre-amiral Alexandre Cochrane, chargé de faire une guerre d'extermination à la Martinique et à la Guadeloupe, prit position, dès le mois de février 1808, des deux îlots dits de la Petite-Terre près de la dernière de ces îles. Le 2 mars de la même année une frégate et deux brigs d'Angleterre, détachés sous les ordres du capitaine Pigot, avec quelques troupes de débarquement, s'emparèrent de Marie-Galante, défendue alors par douze soldats seulement. Aussitôt après cette facile conquête, Cochrane vint y fixer sa station. L'ennemi se rendit maître aussi, le 31 mars, de la Désirade, dont la garnison composée de onze hommes résista pourtant pendant deux heures. Cette île fut fort utile aux Anglais pour resserrer le blocus de la Guadeloupe. Ceux-ci n'eurent pas de même raison, cette année, de l'île franco-hollandaise de Saint-Martin. Le capitaine Preuil, avec quarante-cinq soldats déterminés, battit à plate couture le lieutenant de vaisseau Spearing qui y était débarqué avec deux cents soldats de marine. Des ordres pressants arrivés de France mirent le capitaine général Ernouf en demeure d'envoyer une petite expédition à Marie-Galante pour essayer de reprendre cette île. Une flottille de pirogues amena le colonel Cambriels, commandant de la Pointe-à-Pitre, avec cent douze soldats et treize canonniers, sur la plage dite du Maréchal. Mais presque aussitôt, seize cents Anglais furent débarqués par l'escadre de Cochrane. Néanmoins la petite troupe de Cambriels les tint en échec pendant douze jours et ne capitula qu'à la dernière extrémité.

Les ennemis préparaient un armement considérable à la Barbade, dans le but d'en finir avec la Martinique et la Guadeloupe. A la fin de janvier 1809, le contre-amiral Cochrane parut devant

la première de ces îles avec une escadre imposante, qui portait douze mille hommes de troupes de débarquement, sous les ordres des généraux Georges Prévost et Maitland. Les Anglais, débarqués successivement au nombre de douze mille soldats et trois mille matelots, et soutenus par le feu de leur escadre, s'emparèrent d'abord de la pointe de Salomon au sud de la baie du Fort-de-France (Fort-Royal), puis attaquèrent l'île à Ramiers, dont la réduction a toujours été le prélude des tentatives faites contre la place même du Fort-de-France. L'île à Ramiers ne fut pas prise sans beaucoup de peines et de pertes pour l'ennemi qui mit à terre un matériel d'artillerie considérable. Le capitaine général et vice-amiral Villaret-Joyeuse s'enferma alors dans ses forts, résolu à s'y défendre jusqu'à la dernière extrémité. Il fallut que les Anglais procédassent par siége en règle et bombardement. Enfin, Villaret-Joyeuse, n'ayant avec lui qu'une poignée de braves, capitula, le 24 février 1809, après vingt-cinq jours de siége, au moment où la poudrière allait sauter et renverser la ville du Fort-de-France.

Dans le même temps, les Anglais et les Portugais réunis attaquèrent les possessions françaises de la Guyane. Victor Hugues, dont le nom seul était la terreur du commerce et des colonies britanniques dans ces mers, se défendit dans Cayenne avec autant d'ardeur qu'on en mettait à l'attaquer. Abandonné par la métropole, n'ayant avec lui que trois à quatre cents hommes, il soutint un dernier assaut jusque dans sa maison de gouverneur, et ce ne fut qu'après plus de vingt jours de siége qu'il consentit enfin à capituler, le 12 janvier 1809.

Sur les entrefaites, une division navale, commandée par le capitaine de vaisseau Troude, était partie, mais trop tard, du port de Lorient, pour aller porter des secours à la Martinique.

Trois des frégates qui devaient en faire partie, *l'Italienne*, *la Cybèle* et *la Calypso*, capitaines Jurien, Jacob et Cocault, s'étant trouvées retardées et ayant voulu ensuite se rallier au pavillon du contre-amiral Willaumez, chargé aussi de se rendre, avec une escadre, de Brest aux Antilles, ce à quoi il ne réussit pas, furent aperçues et chassées par la croisière de l'amiral Stopford, composée de trois vaisseaux, deux frégates et une corvette. Atteintes, le 24 février 1809, en rade des sables d'Olonne, elles

forcèrent, après un brillant combat de deux heures et demie, l'escadre anglaise à s'éloigner.

Quant à Troude, n'ayant plus avec lui que les vaisseaux *le Courageux*, qu'il montait; *le d'Hautpoul*, capitaine Leduc, et *le Polonais*, capitaine Mequet, il apprit en route la prise de la colonie qu'il était chargé de secourir. Informé en outre que la Guadeloupe était bloquée, il alla mouiller aux Saintes pour y attendre les ordres du capitaine général Ernouf. Prévoyant une attaque, Troude se fortifia de son mieux aux Saintes. Bientôt en effet l'escadre anglaise arriva avec des troupes de débarquement qui s'emparèrent du Gros-Morne et des Mamelles, et y établirent des batteries. Menacé de voir ses bâtiments bombardés, Troude prit la résolution de forcer la passe des Saintes, ce à quoi il eut l'habileté et le bonheur de réussir. Poursuivie par les croisières anglaises, sa division vint à bout d'entrer à Cherbourg, sauf le vaisseau *le d'Hautpoul* qui s'était séparé et qui, après une vive résistance, tomba au pouvoir de l'escadre de Cochrane. Le 17 avril 1809, les Anglais restèrent maîtres des Saintes.

Le brave général Ferrand, abandonné dans Santo-Domingo par la métropole impériale depuis le désastre de l'escadre du contre-amiral Leissègues, trouva en outre de nouveaux ennemis dans les colons espagnols, ses alliés de la veille, par suite des événements qui étaient survenus dans la Péninsule ibérique. Enfermé depuis longtemps dans la ville, sans posséder un pouce de terrain autour, il voulut faire une sortie, en novembre 1808, pour se porter au-devant d'un parti d'insurgés. Les habitants de Santo-Domingo essayèrent de le retenir, dans la crainte de le perdre. « Mon départ est indispensable, leur dit-il; un autre saurait punir, mais ne saurait peut-être pas pardonner. » La magnanimité du cœur de Ferrand se reflétait dans ce mot. Il rencontra les révoltés, le 7 novembre, à Palo-Hincado; ils étaient plus de deux mille avec de la cavalerie, et, lui, il n'avait que cinq cents hommes sous ses ordres, dont une partie d'origine espagnole méditait de faire défection. La victoire lui fût restée, malgré son infériorité numérique, s'il n'avait été lâchement abandonné sur le champ de bataille. Dans son désespoir, ce valeureux et infortuné général se brûla la cervelle. Les ennemis coupèrent sa tête, qu'ils portèrent, comme des cannibales, en triomphe au bout

d'une pique. Le général de division Marie-Louis Ferrand, qui aurait tenu, par ses rares talents, une grande place dans les guerres du continent européen, si Napoléon ne l'en eût tenu systématiquement éloigné comme le soupçonnant d'être resté l'ami de Moreau dans la disgrâce, laissa néanmoins la réputation d'un organisateur, d'un administrateur consommé, d'un militaire de premier ordre. Après lui, le général de brigade Barquier continua à défendre Santo-Domingo pendant plusieurs mois. Mais le vice-amiral Rowley, commandant de la station anglaise de la Jamaïque, et le major général Carmichael ayant envoyé contre cette ville, en juillet 1809, des forces relativement considérables qui s'unirent aux insurgés espagnols et à des troupes nègres, Barquier rendit la place à la condition que tous les Français et les Espagnols restés fidèles qui voudraient se retirer, seraient emmenés où bon leur semblerait sur des bâtiments anglais.

Dans les derniers jours de décembre 1809, l'ennemi commença à paraître devant la Guadeloupe, où naguère il avait pris la frégate *la Topaze*, capitaine La Halle, les brigs *le Nisus*, *le Béarnais* et *le Papillon*, mais où aussi les frégates françaises *la Renommée* et *la Clorinde*, capitaines Roquebert et de Saint-Criq, escortant les flûtes *la Loire* et *la Seine*, chargées de soldats, avaient combattu avec avantage la frégate ennemie *la Junon*, enlevée à l'abordage par le capitaine Roquebert. Après cette affaire, *la Renommée* et *la Clorinde*, trouvant l'entrée de la rade de la Basse-Terre interceptée, reprirent la route de l'Europe, tandis que les deux flûtes cherchaient un refuge dans une anse où elles furent bientôt réduites à se brûler. L'escadre de Cochrane, ayant à bord une armée de débarquement, commandée par le lieutenant général Georges Beckwith, fit voile de la Martinique le 22 janvier 1810, et, le 27 du même mois, vint mouiller devant la Grande-Terre de la Guadeloupe. Sur la sommation qui lui fut faite de rendre la Pointe-à-Pître, le commandant Fournier répondit qu'il fallait combattre. L'ennemi alors jugea à propos de commencer l'attaque sur d'autres points. Les Français, dont la valeur ne fut pas suffisamment dirigée par le capitaine général Ernouf, défendirent cependant pendant dix-huit jours leurs positions pied à pied, et ce ne fut que le 10 février, qu'avec la Pointe-à-Pître, toute la colonie capitula. Les Anglais embarquèrent sur la flûte *la*

Loire, qu'ils avaient précédemment dérobée à l'incendie, le capitaine général Ernouf et les principales autorités de la Guadeloupe; et, sur d'autres bâtiments également capturés par eux, ils envoyèrent dans les prisons et sur les pontons de la Grande-Bretagne, quatre mille deux cents Français qui composaient la garnison de l'île. Au bout d'une année environ de captivité, le général Ernouf fut autorisé, pour cause de santé, à aller passer, sur parole, six mois à Paris. Mais, accusé de n'avoir pas défendu la Guadeloupe comme il l'aurait dû, il fut arrêté par ordre de Napoléon, pour être ensuite traduit devant un conseil de guerre. Il était encore en prison, pendant que l'on instruisait son affaire, quand la monarchie des Bourbons fut restaurée; et il s'adressa au nouveau roi pour en obtenir un acte qui terminât son procès. Louis XVIII rendit, sur sa supplique, une ordonnance, très-sévère dans les termes, exprimant la volonté qu'on usât d'indulgence envers le général Ernouf en raison de ses vieux services, et le procès fut terminé. Le général anglais Harcourt, parti le 12 février 1810 de la Guadeloupe, s'empara désormais sans opposition possible, les 15 et 21 du même mois, de l'île franco-batave de Saint-Martin et de l'île purement hollandaise de Saint-Eustache. La France resta sans la moindre possession en Amérique.

La prise de l'établissement de Saint-Louis au Sénégal, en juillet 1809, par les Anglais, avait, d'un autre côté, complété la perte des possessions de la France sur la côte occidentale d'Afrique. Dans la mer des Indes, le capitaine général Decaen, soutenu par une division de frégates et bâtiments légers aux ordres du commandant Hamelin, défendait encore l'île de France et celle de la Réunion par sa vigilance et ses soins, les établissements français de Madagascar, abandonnés avant son arrivée, avaient même repris quelque valeur. Mais, le 9 juillet 1810, l'île Bonaparte, attaquée par l'escadre du commodore Rowley et par un corps d'armée de débarquement de cinq mille Européens, sans compter les Cipayes, fut obligé de capituler. Le 14 août suivant, la prise par l'ennemi, à la faveur d'une nuit pluvieuse, de l'îlot de la Passe qui défendait l'entrée du Grand-Port de l'île de France, menaça cette possession elle-même. Le capitaine de vaisseau Duperré ayant fait voile de Saint-Malo pour la mer des Indes, sur la frégate *la Bellone*, enleva, chemin faisant, la frégate portugaise *la Minerva* et la corvette anglaise *le Victor*,

l'ancien *Revenant* de Robert Surcouf, qui était tombé au pouvoir de l'ennemi depuis que ce capitaine malouin ne le commandait plus; Duperré s'empara en outre, dans le canal Mozambique, de trois vaisseaux de la Compagnie des Indes. De toutes ces prises, il se forma une division qu'il amena à l'île de France et qui fut du plus grand secours au capitaine général Decaen. Cette division, composée de *la Bellone*, portant le pavillon de Duperré, de *la Minerva*, capitaine Pierre Bouvet fils qui, depuis trois ans, s'était signalé dans ces mers sur le brig *l'Entreprenant*, de la corvette *le Victor*, capitaine Morice, et du vaisseau de Compagnie *le Ceylan*, capitaine Moulac, en voulant opérer son mouvement d'entrée dans le Grand-Port, le 20 août 1810, pour y déposer des secours et éviter une division ennemie, vit tout à coup le pavillon anglais remplacer, sur le front de l'îlot de la Passe, le pavillon tricolore que l'ennemi y avait jusqu'alors laissé flotter à dessein, et il fut en butte à la fois au feu de cet îlot et d'une frégate ennemie. Bouvet, marchant en tête, avec *la Minerva*, ne se laissa pas décontenancer, et, malgré l'artillerie anglaise qui tirait à couler bas, força le premier la passe. La corvette *le Victor*, qu'il protégeait accomplit ainsi cette manœuvre hardie, qu'imitèrent le commandant Duperré avec *la Bellonne* et le capitaine Moulac avec *le Ceylan*. La division française réussit à se rallier au fond du Grand-Port et se prépara aussitôt à se défendre contre une division anglaise dont l'approche lui était signalée, ainsi qu'à reprendre l'îlot de la Passe; tandis que le général Decaen donnait l'ordre à la division Hamelin de sortir du port Napoléon pour aller au secours de la première. Contrariée par les vents, la division Hamelin n'avait pu encore parvenir au Grand-Port quand, le 23 août, à cinq heures et demie du soir, celle de Duperré fut attaquée au mouillage par les quatre frégates ennemies *la Néréide*, *le Syrius*, *l'Iphigénie* et *la Magicienne*, dont deux s'échouèrent sur un haut fond en manœuvrant pour s'embosser. Les premières volées des Anglais coupèrent les embossures de *la Minerva* et du *Ceylan* qui furent jetés en dérive et vinrent s'échouer par le travers de *la Bellone*, la prolongeant bord à bord et de long en long; de sorte que leur feu s'en trouvait entièrement masqué, et que cette frégate présentait seule le travers à l'ennemi. A huit heures du soir, le commandant Duperré fut dangereusement blessé d'un coup de biscaïen à la figure, et le capi-

taine de frégate provisoire Bouvet vint aussitôt le remplacer sur *la Bellone*, laissant au lieutenant, depuis amiral Roussin, le commandement de *la Minerva*. A dix heures, Bouvet fit taire le feu de *la Néréide*, et peu après domina celui de *la Magicienne*. Cependant la mort, la destruction, l'incendie se promenaient sur les bâtiments français, auxquels le vent renvoyait la bourre de leurs propres canons. Roussin, sous une pluie de feu, fit passer des poudres à *la Bellonne* qui allait en manquer, et le combat dura ainsi toute la nuit, moins quelques intermittences, jusqu'à ce que l'ennemi eût avoué sa défaite par son silence. *La Néréide*, montée par le commodore Willoughby, fut amarinée par le lieutenant Roussin. *La Magicienne*, toute en feu, fut abandonnée. Il en fut de même du *Syrius* qui disparut tout entier dans une explosion de ses poudres. *L'Iphigénie*, quatrième et dernière frégate anglaise, portant les restes des équipages britanniques, n'échappa pas non plus; l'arrivée de la division Hamelin fit obstacle à sa fuite, et le capitaine Bouvet en prit possession, tandis qu'une garnison française occupait de nouveau l'îlot de la Passe. L'île de France fut ainsi délivrée pour quelque temps. Les frégates *l'Iphigénie*, et *l'Astrée*, capitaines Bouvet et Lemarant, croisant devant l'île de France, engagèrent un combat contre deux frégates, un sloop et un brig ennemis; Bouvet enleva *l'Africaine*, l'une des frégates anglaises, ne l'abandonna qu'à l'approche d'une nouvelle division britannique, et rentra dans le port. Le commandant Hamelin, montant la frégate *la Vénus*, se rendit maître, quelques jours après, de la frégate *le Ceylan*, de 40 canons, ayant à bord le général Abercombry et un nombreux état-major. Mais, en conduisant sa prise à l'île de France, sur la côte de Bourbon, il fut attaqué par toute une division anglaise, aux ordres du commodore Rowley, et, après une lutte héroïque, finit par être pris lui-même. Soixante-seize bâtiments anglais, aux ordres du vice-amiral Bertie, et dix mille hommes de troupes de descente, commandés par le général Abercombry, attaquèrent ensuite l'île de France qui n'avait pour sa défense que mille hommes de troupes, dont six cents au plus avaient fait la guerre. Le capitaine général Decaen capitula, le 3 décembre 1810, après avoir fait tout ce que l'honneur exigeait de lui, et il ne resta plus aucune colonie à la France. Napoléon s'en

console par ce mot déplorable inséré au *Moniteur :* « Que les Anglais s'emparent de nos colonies, ils nous les rendront plus florissantes à la paix. » L'empire français, jusqu'à sa fin prochaine, ne compta plus comme puissance navale : la mer lui fut à peu près interdite.

Le 26 mai 1811, le brig *l'Abeille*, ayant mission de transporter des munitions et des troupes en Corse, et accidentellement commandé par l'enseigne provisoire, depuis amiral de Mackau, engagea un combat à mi-canal, avec le brig anglais *l'Alacrity*, capitaine Palmer, de force supérieure, gagna le vent à ce bâtiment, le prolongea à contre-bord, passa sa poupe, et lui détacha seulement alors sa première volée. Après une action sanglante, *l'Alacrity* amena son pavillon ; l'enseigne de Mackau amarina sa conquête, la conduisit heureusement à Bastia, malgré la poursuite d'une frégate anglaise, et reçut les félicitations de l'empereur désaccoutumé des succès maritimes. Le capitaine de vaisseau, depuis vice-amiral Jacob, commandant une division navale à l'île d'Aix, livra combat, le 27 décembre 1811, à une division navale d'Angleterre bien supérieure en forces à la sienne, et lui enleva cinq péniches.

Peu après, Napoléon entraînait l'élite des équipages de la marine, sous la conduite du capitaine de vaisseau de Saizieu, au fond de la Russie où il se couvrit d'une gloire stérile. Une escadre, successivement aux ordres des vice-amiraux Ganteaume, Allemand et Émeriau, fut bloquée dans Toulon, pendant plusieurs années. Une division composée de deux vaisseaux et de deux frégates, placée sous le commandement du contre-amiral Cosmao-Kerjulien, que les matelots français avaient surnommé *va de bon cœur*, se vit détachée de cette escadre pour aller débloquer le port de Gênes, et ramener en France le vaisseau *le Scipion*, quand elle fut aperçue et attaquée, près des îles d'Hyères, le 13 février 1814, par quinze voiles ennemies. Un des vaisseaux et les deux frégates, après avoir riposté au premier feu de l'ennemi avec autant d'habileté que de bravoure, vinrent à bout, étant bons voiliers, de rentrer en rade de Toulon. *Le Romulus*, capitaine Rolland, resta seul exposé au feu de trois vaisseaux de 120 canons, qui le combattirent vergue à vergue. Cosmao, apercevant le danger du *Romulus*, manœuvrait avec *le Sceptre*, pour rentrer dans le feu, quand un ordre du vice-

amiral Émeriau le rappela au mouillage. Néanmoins *le Romulus* continua de se défendre avec le plus superbe héroïsme. Foudroyé par trois cents canons, criblé par un déluge de mitraille, ayant son valeureux commandant dangereusement blessé, il vint à bout de se faire abandonner. Le combat du *Romulus* est le dernier signe de vie donné par la marine de la République et de l'Empire.

On sait quelle fut la conséquence désastreuse de la campagne de Russie. Les défaites de Napoléon furent plus rapides encore que ne l'avaient été ses victoires. Acculé bientôt sur l'ancien territoire français, il ne le défendit qu'au point de vue de sa personne; il eut peur de l'esprit d'indépendance et de liberté national dont il était né; et quand son armée lui manqua, il donna le signal d'une débâcle dont, il faut bien le reconnaître, aucun roi de France n'avait donné l'exemple. Il se montra, en cette occasion, fort au-dessous de Louis XIV avant la journée de Denain, qui releva la monarchie à deux doigts de sa perte. Napoléon, après avoir abdiqué une première fois à Fontainebleau, le 11 avril 1814, reçut, en dédommagement de l'empire du monde, la ridicule souveraineté de l'île d'Elbe, ce qui était une dérision ajoutée à sa défaite. Louis XVIII, s'appuyant sur une charte constitutionnelle, fut proclamé roi de France, et, en attendant son retour, un gouvernement provisoire géra les affaires du pays.

Un état manuscrit de la situation de la marine au 1[er] avril 1814, déposé aux *archives* du département, donne les résultats suivants : 42 vaisseaux français armés, ou en armement; 4 vaisseaux français en réparation; 18 désarmés; 33 en construction, au total : 96 vaisseaux; — 14 vaisseaux hollandais tant armés, qu'en armement, désarmement, réparation et construction; — 4 vaisseaux de la marine italienne armés, armement, désarmement, etc; — 6 vaisseaux de Venise, au compte de la France, armés, désarmés, en réparation ou construction; soit 24 vaisseaux en pays de la dépendance de la France; soit au total général de la France et des pays de sa dépendance 120 vaisseaux en diverses situations. — On comptait en outre 17 frégates françaises armées et en armement, 18 désarmées, 3 en réparation, 14 en construction, ensemble 54, plus 14 frégates des pays de dépendances, au total 68 frégates, en diverses situations; — 16 cor-

vettes françaises et 4 des pays de dépendances, ensemble 20 en diverses situations; — 239 transports, flûtes, gabares, cotres, lougres, chasse-marées et bâtiments latins de la Méditerranée; — 235 chaloupes et bateaux canonniers; — ensemble 724 bâtiments de toutes sortes et en situation quelconque.

Le personnel de la marine est évalué par le même état à 48,525 marins présents, dont 1,200 seulement à la mer; à 2,608 marins manquants, et à 316 marins en garnison.

CHAPITRE XVIII

De 1814 à 1850.

Précis des événements maritimes depuis la Restauration. — Nouvelle organisation de la marine. — Ordonnances du mois de mai 1814. — Retour de Napoléon. — Cent-Jours. — Seconde Restauration. — Colonies rendues à la France. — Situation de la marine dans les premières années de la Restauration. — Guerre d'Espagne. — Guerre de Grèce. — Bataille navale de Navarin. — Prise d'Alger. — Événements maritimes sous le règne de Louis-Philippe. — Saint-Jean-d'Ulloa, Tanger, Mogador et l'Obligado. — Forces navales de la France en 1851.

Un arrêté du gouvernement provisoire de la Restauration, en date du 13 avril 1814, substitua le pavillon blanc au pavillon tricolore. Le 10 mai suivant les équipages de haut bord et de flotille furent déclarés dissous, sur ces motifs que le système d'organisation des officiers mariniers et marins destinés à l'organisation des vaisseaux en bataillons et équipages, dénaturait la composition de l'armée navale, réunissait sous un même bâtiment et pour un même service des marins soumis à des régimes différents, attachait indéfiniment à des corps militaires des hommes qui n'avaient embrassé le métier de la mer qu'avec la perspective et la confiance de pouvoir naviguer alternativement pour le commerce et pour l'État, portait les marins à l'oubli de leurs devoirs, et augmentait les dépenses sans utilité pour le service, sans avantage pour les personnes. Des ordonnances du roi, des 18 et 25 mai 1814, conférèrent au duc d'Angoulême, neveu de Louis XVIII, la dignité d'amiral de France, créèrent un état-major de gardes du pavillon amiral ; rendirent admissibles dans

la marine royale ceux des anciens officiers qui, après avoir quitté le service de France auraient continué de naviguer au service d'une des puissances maritimes; ceux qui auraient échappé au désastre de Quiberon; ceux enfin, dit l'ordonnance qui, depuis leur rentrée en France, ne voyant plus, après la perte de leur roi, que ce qu'ils devaient à la patrie, avaient offert leurs services et avaient été repoussés; voulurent que les officiers qui avaient servi à l'étranger fussent portés dans la marine royale avec le grade dont ils étaient pourvus en dernier lieu, et que les autres pussent y obtenir un grade immédiatement supérieur à celui qu'ils avaient à l'époque où ils avaient quitté la France; avec cette restriction toutefois, conformément aux articles 3 et 4 du titre VII de l'ordonnance du 1er janvier 1786, qui devrait régler désormais l'avancement des officiers de la marine, que nul ne pourrait prétendre au grade d'officier général qu'après avoir commandé une division, et à celui de capitaine de vaisseau qu'après avoir commandé un bâtiment de guerre. Mais en résumé il y eut, on peut s'en convaincre par les états annuels du personnel de la marine, beaucoup moins d'officiers qu'on ne le suppose généralement qui bénéficièrent de cette ordonnance. Le gouvernement de la Restauration rétablit d'abord dans les ports de guerre, des commandants de la marine et des intendants; mais, en 1826, on en revint aux préfectures maritimes. Par esprit de flatterie pour le nouveau grand amiral de France, on avait transféré l'école navale à Angoulême; en 1827, on la rétablit à bord d'un vaisseau en rade de Brest.

La France respirait à peine, quand Napoléon, déjà las de son repos, quitta subitement l'île d'Elbe, et vint, le 1er mars 1815, débarquer dans le golfe Juan, près de Cannes. Sa marche sur Paris tint du prodige. Mais son nouveau triomphe devait être aussi éphémère que les maux causés à la France par ce retour seraient longs. Le capitaine Collet, chargé d'aller, sur la frégate *la Minerve*, chercher la mère de Napoléon à Naples, fut attaqué, le 30 avril, près d'Ischia, par le vaisseau anglais *le Rivoli*, de 74 canons, auquel il lui fallut se rendre après une belle résistance.

Napoléon n'eut pas le temps de rassembler toute sa famille autour de lui. Le 18 juin 1815, il perdait la bataille de

Waterloo; le 22 du même mois, il abdiquait, et le 29, il quittait Paris pour gagner Rochefort.

Napoléon, arrivé le 3 juillet 1815 à Rochefort, où le gouvernement provisoire avait mis à sa disposition les frégates *la Saale* et *la Méduse*, hésita longtemps sur le parti qu'il devait prendre. Ces lenteurs permirent à la croisière anglaise de se grossir et de se rapprocher. Pendant que le contre-amiral Allemand se concertait avec le capitaine Baudin, en expectative à l'entrée de la Gironde sur la corvette *la Bayadère*, pour faciliter l'évasion de l'empereur déchu, et qu'enfin celui-ci se décidait, mais trop tard, à s'embarquer sur la frégate *la Saale*, le vaisseau anglais *le Bellérophon*, commandé par le capitaine Maitland, était venu mouiller en rade des Basques, et interdisait le passage. Le capitaine Ponée, de *la Méduse*, proposa de l'attaquer, pendant que *la Saale* prendrait le large et ferait voile pour les États-Unis; mais le capitaine Philibert, de cette dernière frégate, refusa son concours. Dans cette situation, Napoléon accepta comme loyale l'offre que lui fit le capitaine Maitland de le prendre à bord du *Bellérophon* et de le conduire en Angleterre où le grand capitaine trouverait, lui assurait-il, une fière et généreuse hospitalité. On sait ce qu'il en advint, et que l'hospitalité punique fut donnée sur le rocher de Sainte-Hélène, sous le ciel le plus torride de l'Atlantique. Ce que perdit la France au retour de Napoléon et à la seconde invasion de l'étranger est incalculable. Ménagée la première fois comme une nation encore redoutée jusque dans sa défaite, et avec laquelle il fallait compter, elle fut traitée, la seconde fois, en pays conquis. Ses frontières furent encore rétrécies; on la soumit à une indemnité de guerre, à une occupation militaire pendant plusieurs années. L'Angleterre s'était adjugé, dès la première Restauration, une notable partie des vaisseaux de l'Empire. Elle s'était fait en outre céder à perpétuité l'île de Malte, le protectorat des îles Ioniennes en Europe; aux colonies, le Cap de Bonne-Espérance, l'île de France, qui reprit son premier nom d'île Maurice, les Seychelles, etc., etc. Elle avait restitué à la France, l'île Bourbon, Pondichéry, Chandernagor et quelques autres comptoirs de l'Inde, la Martinique, la Guadeloupe et ses petites dépendances, la Guyane française avec Cayenne, le Sénégal avec Gorée et d'anciens comptoirs épars sur la côte occi-

dentale d'Afrique. Les capitaines généraux furent remplacés aux colonies par des gouverneurs.

Quand Napoléon revint de l'île d'Elbe, la situation de la marine française présentait 72 vaisseaux de ligne, dont 7 de cent dix-huit canons désarmés et 6 de même force en construction; 1 de cent dix canons armé et 2 de même force désarmés; 10 de quatre-vingts canons désarmés et 4 en construction; 1 de soixante-quatorze canons armé, 35 de même force désarmés et 6 en construction; plus 41 frégates en diverses situations, 16 corvettes, 26 brigs, 117 cotres, lougres, goëlettes et avisos; 78 chaloupes canonnières et bateaux canonniers; 19 flûtes et 43 gabares et transports, ensemble 412 bâtiments de toutes sortes, dont 61 seulement étaient armés.

En 1816, 1817, 1819, le nombre des vaisseaux était tombé à 68, dont 1 seul armé, 53 désarmés ou en réparation et 14 en construction, et celui des frégates à 38. — En 1819, le nombre des vaisseaux descendit à 65 dont pas un seul armé et 11 en construction; — en 1820, à 60, dont 49 en réparation ou désarmés, 9 en construction et 2 armés. — Au 20 janvier 1823, si les vaisseaux de ligne n'étaient qu'au nombre de 54, ils présentaient néanmoins une progression en raison de la force de plusieurs d'entre eux. Sur ces 54 en effet, 12, dont 4 en construction, étaient de cent dix-huit canons chacun; 2 de cent dix; 14 de quatre-vingts, et les 26 autres de soixante-quatorze. Les frégates aussi avaient pris plus de puissance.

Les administrateurs qui travaillèrent le plus, sous la Restauration, au rétablissement de la marine, furent sans contredit les ministres Portal, Clermont-Tonnerre, Chabrol de Crouzol, Hyde de Neuville et de Rigny.

Louis XVIII, en vertu d'un traité dit de la *Sainte-Alliance*, s'étant engagé à rétablir dans tout son absolutisme son parent Ferdinand VII de Bourbon, sur le trône d'Espagne, près duquel une insurrection tenait ce prince captif, une flotte de soixante-sept bâtiments, dont trois vaisseaux et treize frégates, sous les ordres supérieurs du contre amiral Duperré, fut chargé de seconder les opérations de l'armée de terre. Elle concourut puissamment à la prise de Cadix, le 1er octobre 1823. Ferdinand VII recouvra toute son autorité, au détriment des libertés intérieures de l'Espagne.

Depuis longtemps l'Europe était témoin d'une lutte héroïque, sanglante et inégale entre les Grecs modernes, s'épuisant en efforts pour recouvrer leur indépendance et l'empire ottoman qui les opprimait jusque dans leur culte religieux. Les gouvernements de France et d'Angleterre, entraînés par l'intérêt enthousiaste qu'excitaient alors les Grecs, et le gouvernement russe obéissant aux intérêts permanents de sa politique qui tend à l'affaiblissement de la Turquie, conclurent un traité à Londres, le 6 juillet 1827, pour mettre un terme à cette guerre d'extermination. La conséquence première de ce traité fut l'envoi d'une escadre par chacune des trois nations contractantes dans le Levant. En septembre 1827, ces escadres se trouvèrent réunies devant Navarin en présence de la flotte turco-égyptienne qui, chargée de troupes de débarquement, sortait de ce port sous le commandement d'Ibrahim-Pacha, pour aller faire une expédition contre l'île d'Hydra. Aussitôt les trois amiraux alliés enjoignirent à Ibrahim-Pacha de suspendre toute hostilité et de laisser sa flotte au mouillage de Navarin ; ce qu'il promit de faire jusqu'au 15 octobre, époque à laquelle il recevrait des ordres du sultan dans un sens ou dans un autre. Les trois escadres crurent pouvoir alors se séparer. Mais, dès le 5 octobre, l'escadre française eut avis qu'au mépris de ses engagements, Ibrahim-Pacha était sorti de Navarin avec cinquante bâtiments de guerre, se dirigeant sur Patras, pour tenter une expédition de ce côté, et que l'amiral Codrington, commandant en chef de l'escadre anglaise, avait été obligé de lui faire rebrousser chemin à coups de canon. Le 17 octobre, les trois escadres étaient de nouveau ralliées en vue de Navarin. Ibrahim-Pacha avait quitté sa flotte pour faire une expédition à l'intérieur, mais auparavant il avait fait prendre aux vaisseaux turco-égyptiens toutes les dispositions nécessaires pour attaquer au besoin les alliés.

En cet état, l'entrée du port de Navarin, qui n'a qu'un mille de largeur, était défendue à droite par une forteresse bien garnie, et à gauche par une batterie peu importante sur l'île de Spachterie ; la flotte musulmane était embossée en fer à cheval et sur trois lignes dans l'espace compris entre la citadelle, un îlot placé vers le nord de la baie et l'île de Spachterie. Les plus forts bâtiments, d'environ 50 canons chacun, composant la première

ligne avaient été placés à deux encâblures les uns des autres ; en seconde ligne et dans les intervalles étaient les frégates de 44 et les fortes corvettes ; derrière ce double rempart se trouvait un cordon de corvettes en serre-files. L'aile de l'ouest, qui était la plus faible, avait pour avant-garde quatre brûlots sous la petite batterie de Spachterie ; deux autres brûlots occupaient l'autre côté de la passe. Cette aile était aux ordres de Tayer-Pacha, monté sûr une frégate de Constantinople, de 60 canons. Morahem-Bey, ayant, en l'absence d'Ibrahim, son pavillon sur la frégate *la Guerrière*, de 60 canons, construite à Marseille, commandait l'aile de l'est. Au total cette flotte présentait cent quatorze bâtiments de toutes sortes, dont deux vaisseaux turcs de 74, un vaisseau rasé de 60, treize frégates turques de 54 à 56, vingt-trois corvettes de même nation ; trois frégates égyptiennes de 60, une de 50, neuf corvettes, six brigs et six goëlettes d'Égypte ; trois frégates de 44 et un brig fournis par les Tunisiens ; six brûlots, quarante transports, dont cinq autrichiens frétés par les Turcs. Elle portait 2,158 canons et 19,620 hommes d'équipages.

Les trois escadres alliées, ayant chacune son amiral en tête, se rangèrent sur une seule ligne, d'après l'ordre de l'amiral Codrington, investi du commandement en chef. En avant était l'escadre anglaise, composée de trois vaisseaux, dont un de 80 et les deux autres de 74, trois frégates de 44 à 46, deux corvettes deux brigs et un cotre. Venait ensuite l'escadre française, ayant en tête la frégate *la Syrène*, de 58 canons, portant le pavillon du contre-amiral de Rigny, et composée, outre cette frégate, des vaisseaux *le Scipion*, *le Trident*, de 82, *le Breslaw*, de 84, capitaines Millius, Maurice et de La Bretonnière, de la frégate *l'Armide*, capitaine Hugon, et des goëlettes *l'Alcyone* et *la Daphné*, capitaines Turpin et Fraisier, En arrière était l'escadre russe, aux ordres du contre-amiral Heyden, composée de quatre vaisseaux, dont un de 80 et les autres de 74, et de trois frégates de 44. L'ensemble de l'armée navale combinée présentait donc vingt-cinq bâtiments, qui portaient 1,252 canons et 8,810 hommes d'équipages.

Malgré l'immense supériorité matérielle des musulmans, vu leur extrême infériorité comme manœuvriers et comme tireurs, un engagement des alliés avec eux ressemblerait plutôt à une

exécution qu'à une bataille. Leur nombre même ne pourrait, par la confusion, que précipiter leur désastre.

Les alliés donnant ainsi, le 20 octobre 1827, dans le port de Navarin, sous les huniers et perroquets, et l'amiral Codrington se trouvant, avec son vaisseau *l'Asia*, qui ouvrait la marche, à portée du canon du fort, le pavillon turc y fut arboré et assuré d'un coup de canon à poudre. Un canot accosta *l'Asia* pour engager l'amiral à ne pas entrer. Codrington répondit, assure-t-on, qu'il n'était pas venu pour recevoir des ordres, mais bien pour en donner. Néanmoins, après être venu, à deux heures un quart, mouiller son vaisseau par le travers du bâtiment amiral turc, il envoya dire qu'il ne commettrait d'hostilités que si on l'y forçait. De son côté, le contre-amiral de Rigny avait donné pour instruction aux officiers français de ne faire feu sur les Turcs qu'autant que ceux-ci tireraient sur les alliés. A peu près dans le même temps que Codrington faisait mouiller *l'Asia* par le travers du bâtiment amiral ottoman, le capitaine de pavillon Robert, par un beau et hardi mouvement de contre-marche qui fut fort admiré, mouillait *la Syrène* à portée de pistolet de la première frégate de la ligne turque, et dans un vide que laissaient entre elles trois frégates de cette nation. *Le Trident* se mit à bâbord, appuyant *la Syrène*. *Le Scipion*, embossé à l'entrée du port, présenta le travers à deux frégates et à trois brûlots mouillés sur son flanc gauche, et resta en outre sous le feu des batteries de Navarin. *Le Breslaw*, ne pouvant être utilement occupé en arrière de cette ligne, se mit entre le vaisseau amiral russe et de fortes frégates turques qui l'auraient pris en enfilade. *L'Armide* se tint sous voile pour se porter partout où il y aurait d'utiles secours à donner ou d'honorables dangers à courir. En même temps, la frégate *le Darmouth*, capitaine Fellowe, détachée de l'avant-garde pour signifier aux brûlots turcs de s'éloigner du mouillage occupé par les escadres alliées, jeta l'ancre près de ces bâtiments, et leur expédia un canot pour leur porter ce message. Soudain, un coup de fusil partit de l'un des brûlots, et tua l'aspirant à qui le capitaine anglais avait confié le commandement de cette embarcation. Une vive fusillade s'ensuivit entre *le Darmouth* et le brûlot qui avait tiré. *La Syrène* était alors si voisine de ce dernier bâtiment qu'elle aurait pu le brûler s'il n'y avait eu danger pour le canot anglais. Le contre-

amiral de Rigny, qui la montait, se contenta de héler au porte-voix la frégate égyptienne *l'Esmina*, avec laquelle il était vergue à vergue, et l'avertit que, si elle ne tirait pas, il ne tirerait pas non plus. Sur ces entrefaites, le canot expédié en parlementaire par l'amiral Codrington au bâtiment amiral turc, eut son pilote tué d'un coup de fusil parti de ce bord; et, dans le même moment, deux coups de canon furent tirés de l'un des bâtiments turcs qui étaient dans la poupe de *la Syrène*, et un matelot français fut tué. La frégate amirale riposta par une bordée de tribord, et sur-le-champ le combat devint général sur toute la ligne, c'est-à-dire dans tout le pourtour de la baie.

A peine les premières volées avaient-elles été lancées, que *la Syrène* se trouva enveloppée par le feu des frégates ennemies, et eut à lutter pendant plus d'une heure contre des forces plus que triples des siennes. Mais, tant d'activité présida au service de ses batteries, qu'elle obtint bientôt le succès le plus éclatant. Toutefois, comme elle combattait bord à bord, à une portée de pistolet, sa mâture et son gréement furent hachés de telle sorte que, lorsque la frégate égyptienne à deux batteries qu'elle avait par son travers, fut incendiée et sauta, l'ébranlement causé par l'explosion suffit pour faire tomber successivement le grand mât et le mât d'artimon de *la Syrène;* et, dans le même instant, celle-ci fut couverte de débris enflammés qui la mirent dans un grand péril. Elle s'y déroba avec le secours du *Trident*, capitaine Maurice, qui lui donna la plus noble assistance; et, plus tard, *la Syrène* dut à la frégate anglaise *le Darmouth*. le bonheur d'éviter un brûlot qui était sur le point de tomber sur elle. Cependant les corvettes et les brigs anglais attaquaient les brûlots et étaient vaillamment soutenus par les goëlettes françaises *l'Alcyone* et *la Daphné*, capitaines Turpin et Fraizier. Sur *l'Alcyone*, l'enseigne de vaisseau Dubourdieu, aussi brave que l'avait été son valeureux père, eut une jambe emportée au moment où, ramassant un boulet que le canon turc avait jeté à bord, il s'écriait : « Nous allons le renvoyer à l'ennemi. » A l'extrémité gauche du fer à cheval, la frégate française *l'Armide*, capitaine Hugon, et la frégate anglaise *le Talbot*, capitaine Spencer, supportèrent bravement le feu de cinq frégates turques, jusqu'à l'arrivée des frégates russes. Les bâtiments de cette nation eurent, dès le commencement, à essuyer

le feu des batteries des forts; et ils reçurent d'importants secours du vaisseau français *le Breslaw*, capitaine de La Bretonnière. Ce brave commandant qui, dans cette journée, fut blessé aux deux jambes par un éclat de bombe, combattit tantôt à la voile, tantôt à l'ancre, et prêta une puissante assistance au vaisseau russe *l'Azoff*, que les ennemis avaient fort maltraité par des feux d'enfilade. De son côté, le vaisseau français *le Scipion*, capitaine Millius, se comportait avec toute la valeur imaginable. Il combattait à la fois les frégates embossées et la citadelle, qui faisait pleuvoir sur lui une grêle de boulets de vingt-quatre et de quarante-huit. Au milieu de l'action, tandis qu'il faisait feu des deux bords, les Turcs lui lancèrent un de leurs brûlots tout enflammé. Dirigée par des hommes aussi habiles qu'intrépides, cette machine infernale parvint à se coller contre la joue de bâbord du *Scipion*, et elle se glissa insensiblement sous le beaupré, entre la civadière et le bossoir du vent. Le vaisseau français faisait de vains efforts pour repousser au large le brûlot : les focs, le beaupré et les cordages des mâts de l'avant devenaient la proie des flammes qui, poussées vers l'arrière par une brise assez vive de la partie du sud, s'introduisirent par les batteries de trente-six, par les écubiers et par les sabords. Plusieurs gabiers se précipitèrent dans le feu pour l'éteindre; des canonniers furent brûlés à leurs pièces; d'autres furent grièvement blessés par l'explosion des gargousses qui s'enflammaient entre leurs mains. Trois fois le feu prit dans différentes parties du navire, et les braves canonniers ne discontinuèrent point de riposter aux bâtiments turcs et à la citadelle, qui tiraient sur eux à couler bas. Dans cette position critique, le capitaine Millius fit filer le câble en fer sur lequel *le Scipion* était mouillé; et, au risque de sauter en l'air avec le brûlot, il appareilla la misaine et le petit hunier, pour arriver vent arrière et éloigner ainsi les flammes qui gagnaient la soute aux poudres de l'avant. Le maître-canonnier, voyant ce péril, vint alors demander s'il fallait inonder les poudres. La réponse de Millius fut négative, et tout l'équipage se précipita de nouveau au feu. Parvenu enfin à écarter le brûlot et à le couler bas, *le Scipion* en reçut l'équipage sur son bord, et prit une position qui lui permit de foudroyer plusieurs vaisseaux ennemis. A cinq heures du soir, il s'embossa de nouveau sous les batteries de la forteresse, dont

il fit taire les feux en moins de trente-cinq minutes. L'action n'avait sérieusement commencé qu'à près de trois heures de l'après-midi; deux heures et demie plus tard, la flotte ottomane, à trente bâtiments près, avait cessé d'exister. La belle rade de Navarin était devenue impraticable par la quantité des débris qui s'y étaient accumulés pendant l'exécution.

A peu près dans le même temps un brig pirate grec, nommé *le Panayoty*, fut pris par une corvette de France sur les côtes de Syrie; on transporta ensuite son équipage, moins six hommes, à bord de la frégate *la Magicienne*, partant d'Alexandrie pour aller à Smyrne rallier l'escadre du contre-amiral de Rigny. L'enseigne Bisson, naviguant de conserve avec cette frégate, eut le commandement du corsaire amariné. Mais, dans la nuit du 4 au 5 novembre, la prise fut séparée par un coup de vent et obligée de chercher un refuge dans l'île de Stampalie. Deux des pirates restés sur *le Panayoty* se jetèrent alors à la mer et gagnèrent la côte, où ils étaient sûrs de trouver bientôt des soutiens pour essayer de reprendre leur brig. L'enseigne Bisson ne se fit pas un moment illusion sur le sort qui le menaçait. Comme la mer continuait à être orageuse, le 4 novembre 1827 au matin, il mouilla dans une petite baie située dans le nord-ouest, à trois milles de la ville de Stampalie. Après avoir pris avec sang-froid toutes ses dispositions de défense pendant la journée, à six heures du soir, en se retirant pour aller se reposer, il dit à son pilote Trémintin: « Pilote, si nous sommes attaqués par les pirates et qu'ils réussissent à s'emparer de ce bâtiment, jurez-moi de mettre le feu aux poudres, si vous me survivez. » Trémintin promit et l'on se sépara. Quatre heures après, deux grands navires appelés misticks, en usage dans ces parages, cinglent avec chacun soixante-dix hommes à bord poussant d'affreuses clameurs, pour enlever *le Panayoty*. Aussitôt les quinze Français qui gardaient cette prise, s'élancent à leurs postes de combat. Debout sur le beaupré, Bisson fait héler les misticks, qui se dirigent sur son avant. N'en recevant aucune réponse il ordonne de tirer, et tire lui-même son fusil à deux coups. Les misticks répondent par une vive fusillade; l'un d'eux aborde par-dessous le beaupré, et l'autre par la joue de bâbord. Neuf des Français ont déjà succombé; ceux qui leur survivent ne peuvent, malgré tous leurs efforts et ceux de leur capi-

taine, empêcher qu'une trentaine de Grecs ne pénètrent sur le pont. En ce moment Trémintin combattait à tribord; Bisson, tout couvert du sang des ennemis, descendit alors du gaillard d'avant, et lui adressant la parole : « Ces brigands, dit-il, sont maîtres du « navire; la cale et le pont en sont remplis; c'est là le moment de « terminer l'affaire. » Aussitôt il se pencha sur le tillac de l'avant-chambre, qui ne s'abaissait que de trois pieds au-dessous du pont, et sur lequel étaient les poudres. Il tenait une mèche cachée dans sa main gauche, et avait le milieu du corps au dessus du pont. Là il ordonna à Trémintin d'engager les Français encore vivants à se jeter à la mer; lui serrant ensuite la main : « Adieu, pilote, lui dit-il, je vais tout finir. » Peu après, l'explosion eut lieu, le navire sauta en l'air; et, comme le dit à la tribune le ministre Hyde de Neuville, « *La France compta un héros de plus.* » Fidèle à son serment, le pilote Trémintin sauta avec le brig; mais, plus heureux que son brave capitaine, il fut jeté sans connaissance sur le rivage, n'ayant que le corps meurtri et un pied fracassé. Les quatre matelots français qui, à son commandement, s'étaient lancés à l'eau, arrivèrent à terre sans blessures graves. Le lendemain matin, on aperçut, gisant sur le rivage, les corps de trois Français; soixante-dix cadavres de pirates, trouvés dans le même lieu, attestèrent que la résolution héroïque de Bisson avait atteint son objet.

A la suite de difficultés sans cesse renaissantes avec le dey d'Alger, et d'une insulte grossière faite par ce souverain au consul de France, une expédition contre la Régence fut résolue; d'immenses préparatifs furent faits à Toulon; le vice-amiral Duperré, qui n'avait pu se défendre de considérer les difficultés de l'entreprise, mais que l'on a mensongèrement et odieusement accusé d'intentions perfides, eut le commandement en chef de la flotte composée de cent trois bâtiments de l'État, dont trois vaisseaux armés en guerre et huit en flûtes, et de cinq cent soixante-douze navires de commerce. L'armée de débarquement, aux ordres du général Bourmont, ministre de la guerre, était forte de trente-sept mille hommes et de quatre mille chevaux. L'expédition mit à la voile, avec un immense matériel, dans la nuit du 27 au 28 mai 1830. Retenue quelque temps par les vents contraires dans la baie de Palma, île de Majorque, elle alla mouiller, le

12 juin, dans la baie de Sidi-Ferruch, où le débarquement s'opéra. Le 5 juillet suivant, la ville d'Alger se rendit aux forces combinées de l'armée de terre et de l'armée de mer, et le dey d'Alger fut envoyé prisonnier en France. Peu après, le contre-amiral Rosamel détaché par l'amiral Duperré avec une division s'empara de Bône, et obtint satisfaction du bey de Tripoli. La flotte a concouru jusqu'à la fin à la conquête de l'Algérie.

La Révolution de juillet 1830 renversa Charles X et sa dynastie, et le règne de Louis-Philippe d'Orléans commença. Ce prince, qui fondait un peu trop sa politique sur l'alliance anglaise, ne seconda qu'à regret l'occupation de l'Afrique du nord par les Français. Ses fils, mieux inspirés, cédèrent à des instincts plus populaires, et allèrent à diverses reprises se mêler aux combattants français en Algérie. La grande amirauté de France avait été supprimée par la Révolution de juillet, et trois amiraux en temps de guerre, deux en temps de paix, ayant le rang de maréchaux de France, furent les plus hautes dignités de la flotte. Duperré fut nommé amiral; le vieux Truguet, toujours debout, toujours intrigant, après avoir recueilli les faveurs de la Restauration, se fit élever au grade d'amiral honoraire par Louis Philippe. Le contre-amiral Roussin fut envoyé avec une escadre pour réduire le roi de Portugal don Miguel, qui insultait à la Révolution française. Par une manœuvre aussi habile que hardie, il força l'entrée du Tage, malgré le feu des batteries et des forts qui croisaient autour de lui, et alla s'embosser, la mèche allumée, devant le palais du roi, en menaçant de bombarder Lisbonne. On voulait faire traîner les négociations en longueur : il les précipita par sa fermeté, et, le 14 juillet 1831, satisfaction entière fut accordée à la France. Les Autrichiens ayant envahi les États romains en 1832, une division navale française, commandée par le capitaine de vaisseau Gallois, transporta à Ancône un régiment de ligne commandé par le colonel Combes, qui prit la place par escalade et l'occupa au nom de la France. La même année une division légère, aux ordres du capitaine de frégate Parseval Deschênes, opéra un débarquement à Bougie et s'empara de cette ville algérienne. Des difficultés étant survenues avec le Mexique, une escadre aux ordres du contre-amiral Charles Baudin fut envoyée contre cette république; elle attaqua la forteresse de Saint-Jean-d'Ulloa, qui protégeait la

ville de la Vera-Cruz et passait pour imprenable. L'habileté des canonniers de l'escadre eut bientôt fait évanouir ce prestige. La marine à vapeur, qui n'avait guère commencé militairement en France qu'avec 1830, joua un certain rôle dans cette affaire, où se distingua le jeune prince de Joinville, monté sur la corvette à voiles *la Créole*. Cinq cents hommes, de onze cents dont se composait la garnison mexicaine, périrent sous les débris du fort, où le nouveau pavillon tricolore de France fut arboré, le 26 novembre 1838. Un débarquement fut opéré à la Vera-Cruz, sous la direction du contre-amiral Baudin; douze cents marins français, commandés par les officiers supérieurs Lainé, Le Ray, Parseval Deschênes, Turpin, Joinville, et le chef d'artillerie de marine Collombel, prirent la place d'assaut; le prince de Joinville arrêta de sa main un général mexicain. Les Français se rembarquèrent après avoir encloué et jeté du haut des remparts plus de quatre-vingts canons. On remarqua que dans cette seconde affaire le contre-amiral Charles Baudin s'était exposé à voir son corps de débarquement coupé par l'ennemi, dont toutefois il triompha pleinement. La république argentine de Buenos-Ayres donna, de son côté, des sujets de plainte à la France, et des forces navales, insuffisantes d'ailleurs, furent envoyées dans la Plata, sous le commandement successif des contre-amiraux Dupotet, Leblanc, et du vice-amiral Mackau, pour amener le président Rosas à faire des concessions honorables à la France. Un traité signé le 29 octobre 1840, sous le pavillon du vice-amiral de Mackau, n'apporta qu'une conclusion illusoire. Le vice-roi d'Égypte Méhémet-Ali, ayant fait la guerre à son suzerain, le sultan des Turcs, à propos de la Syrie, la politique de l'Europe en fut un moment troublée; la France laissa voir son désir de seconder le vice-roi, tandis que l'Angleterre et l'Autriche prenaient ouvertement le parti de la Porte ottomane. En 1842, une escadre française promena ses évolutions dans la Méditerranée, sous le commandement du contre-amiral Lalande; elle était prête à combattre l'escadre anglo-autrichienne, et sa victoire ne paraissait pas douteuse, grâce à l'habileté de son chef, quand elle fut soudain rappelée à Toulon.

Durant ce temps, le capitaine de vaisseau Joinville était allé chercher à l'île Sainte-Hélène les restes mortels de Napoléon,

rendus par l'Angleterre. Comme il les ramenait en France, des bruits de guerre parviennent jusqu'à lui, et il déclare à ses officiers qu'il périra avec sa frégate, *la Belle-Poule*, plutôt que de rendre la dépouille glorieuse qu'il a mission d'apporter. Heureusement, il arrive à bon port, et la France possède les cendres de son plus grand capitaine, mais aussi du plus grand oppresseur de ses libertés.

Pour détourner peut-être l'attention du pays qui paraissait fort humilié de la retraite imposée à l'escadre du contre-amiral Lalande, le gouvernement de Louis-Philippe envoya le contre-amiral Dupetit-Thouars, avec une division navale, occuper l'archipel aride des Marquises, dans l'Océan Pacifique, dont le navigateur Marchand avait déjà, à la fin du siècle précédent, pris possession au nom de la France. Reconnaissant l'impossibilité de faire vivre son monde aux îles Marquises, le contre-amiral Dupetit-Thouars, qui en avait conseillé lui-même l'occupation, força Taïti et les autres îles de l'archipel de la Société à recevoir le protectorat de la France (de septembre 1842 à avril 1843). Ce fut un nouveau sujet de querelle avec l'Angleterre qui ne voit jamais sans peine la France planter son pavillon sur quelque coin du globe, pour si modeste qu'il soit. Néanmoins, trois nouveaux comptoirs furent fondés, vers ce temps, sur la côte occidentale d'Afrique, et l'on prit possession de l'île de Nossi-bé sur la côte de Madagascar, et de celle de Mayotte dans l'archipel des Comores.

On était toujours en guerre dans l'Algérie dont Abd el-Kader soulevait incessamment les populations arabes. L'empereur de Maroc s'étant laissé entraîner à prendre fait et cause pour ce nouveau Jugurtha, une escadre, aux ordres du contre-amiral de Joinville, et composée de dix bâtiments à voiles et onze bâtiments à vapeur, partit de Toulon pour aller réduire quelques places de la côte marocaine. Son premier exploit eut lieu le 6 août 1844 contre Tanger, qu'elle canonna avec ardeur et dont elle renversa les batteries, les forts et les murailles. Elle se porta ensuite sur l'île et la ville de Mogador; cette dernière, située sur le continent, n'offrit bientôt plus qu'un amas de ruines, et l'île du même nom, qui est en face et qui la domine, ne tarda pas non plus à être soumise (14 et 15 août 1844). La prudence engagea le contre-amiral de Joinville à l'abandonner, après l'avoir un moment oc-

cupée. Sous le coup des deux succès de l'escadre française et de la défaite continentale que son armée avait éprouvée près de l'Isly, l'empereur de Maroc fit sa paix, le 10 septembre 1844.

Les hostilités avaient recommencé, ou plutôt n'avaient pas cessé avec la république argentine : une division anglaise se joignit, au mois de novembre 1847, à une division française détachée d'une escadre plus forte aux ordres du contre-amiral Laîné. Ces deux divisions réunies remontèrent dans la Plata et forcèrent les batteries et le barrage d'Obligado, dans le Parana, après un combat meurtrier dans lequel le capitaine, depuis contre-amiral Tréhouart, se couvrit de gloire. Ce fut la dernière affaire navale du règne de Louis-Philippe.

Une nouvelle révolution renversa ce prince du trône, en février 1848. Elle fut le signal d'insurrections populaires par toute l'Europe. Le pape Pie IX, lui-même, se crut obligé de quitter Rome. Alors, le gouvernement français envoya une escadre, commandée par le contre-amiral Tréhouart, qui débarqua des troupes à Civita-Vecchia. Celles-ci marchèrent sur Rome où elles ont rétabli Pie IX.

La Restauration, qui avait trouvé à Cherbourg l'avant-port terminé, le premier bassin, les cales et la forme en voie d'exécution, fit mener à fin ces derniers travaux. La mer fut introduite dans le bassin le 29 août 1829. Quant à la digue, le ministre Hyde de Neuville, dans son zèle pour la marine, songea très-sérieusement, en 1828, à la faire continuer d'après des mémoires fournis par l'ingénieur et chef de service Fouques-Duparc. Mais ce ne fut qu'en 1832, après la chute de la branche aînée de Bourbon et sous le règne de Louis-Philippe, que les travaux de la digue furent repris d'après un nouveau système qui eut le succès désirable. La digue de Cherbourg, une fois terminée, n'aura pas coûté, dit-on, moins de soixante-dix-sept millions. A des fortifications provisoires commencées et finies vers la fin de l'Empire pour renfermer l'avant-port et le premier bassin de flot, succédèrent, à dater de l'année 1838, des fortifications définitives sur un système plus large. En reculant leur enceinte, on assura au port militaire une superficie de huit cent cinquante mille mètres carrés, et, sur l'espace ainsi conquis pour un arsenal, on se mit aussitôt en devoir d'élever de vastes établissements. Une loi votée en 1844,

cupée. Sous le coup des deux succès de l'escadre française et de la défaite continentale que son armée avait éprouvée près de l'Isly,



Ed. Coppin del. Ch. Lalaisse, Sc

DÉBARQUEMENT

des Troupes Françaises devant Civita Vecchia

par les chambres des pairs et des députés, consacra aux nouveaux travaux de Cherbourg, une somme de cinquante deux-millions. Sous la Restauration, des travaux importants furent entrepris à Lorient. Une digue s'éleva, sous la forme d'un quai, depuis le chantier de Caudan, sur la rive gauche du Scorf, jusqu'au pont faisant face à l'avant-garde; elle concourut à nettoyer le port et à en creuser le fond; une cale couverte, un bassin de carénage, une fosse à mâts, des magasins furent construits; le chantier de Caudan, considérablement agrandi, présente neuf cales pour vaisseaux et frégates, et deux autres pour des bâtiments inférieurs. Aux mêmes époques, Restauration et règne de Louis-Philippe, on s'occupa aussi d'augmenter les fortifications de Toulon et de sa rade. La conquête de l'Algérie, en nécessitant l'envoi continuel de secours, donna au port de Toulon une activité prodigieuse et y entraîna des agrandissements d'un autre genre. Un port spécialement consacré au commerce, d'immenses magasins et chantiers établis au Mourillon, une extension considérable de l'arsenal furent entrepris et exécutés à grand frais; les travaux entrepris à Castignau, encore en voie d'exécution, procureront une immense ressource à la marine à vapeur. La population de la ville de Toulon s'est ressentie de ce mouvement au point que, malgré l'enceinte étroite qui la renferme, elle s'est élevée, en peu d'années, de trente mille à soixante mille individus. Marseille gagna aussi beaucoup à la conquête de l'Algérie. L'accroissement de sa marine exigea d'abord la création du port de Frioul, à quatre mille cinq cents mètres de l'entrée du vieux port entre les îles de Pomègue et de Ratonneau, et ensuite la reconstruction, dans l'anse de La Jolliette, d'un nouveau port de vingt hectares, avec deux avant-ports devant comprendre seize hectares. Quatorze millions quatre cent mille francs furent consacrés, par une loi votée en 1844, au port de La Jolliette qui, paraissant plus spécialement destiné à la marine à vapeur, s'éleva avec rapidité et fut, depuis la révolution de 1848, le point de réunion de l'escadre à vapeur au moyen de laquelle un corps d'armée française fut débarqué à Civita-Vecchia pour aller ensuite occuper Rome. Enfin, le gouvernement de Louis-Philippe, trouvant dans les chambres un constant appui en ce qui concernait la marine, s'occupa de faire de Port-Vendres un port

de refuge pour les escadres, et des sommes considérables furent votées pour cet objet. On espère que, quand les travaux seront terminés, le Port-Vendres sera susceptible de recevoir une escadre de vaisseaux.

En 1851, la France possède comme marine à voiles présentement à flot, 25 vaisseaux de ligne, dont 6 de cent vingt canons, 4 de cent canons, 4 de quatre-vingt-dix canons, 2 de quatre-vingt-six, et 6 de quatre-vingts qui sont aujourd'hui les vaisseaux de quatrième et dernier rang; — 37 frégates, dont 8 de soixante canons, 1 de cinquante-huit, 8 de cinquante-deux, 6 de cinquante, 3 de quarante-six, 6 de quarante et 5 dont le chiffre des canons n'est pas déterminé; — 10 corvettes à gaillards, dont 9 de trente canons ayant la valeur des anciennes frégates, 1 de vingt-huit canons; — 2 corvettes de charge armées en guerre; — 18 corvettes à batterie barbette, depuis quatorze jusqu'à vingt-quatre; — 22 brigs de première classe; 22 brigs-avisos; — 43 bâtiments légers; — 32 transports.

Elle a en bâtiments à vapeur à flot, 1 vaisseau de la force de neuf cent-soixante chevaux, susceptible d'être armé de 90 canons; — vingt frégates de la force de quatre cent cinquante à six cent cinquante chevaux; — vingt-sept corvettes depuis deux cent vingt jusqu'à quatre cents chevaux; — 57 avisos à vapeur, dont 1 de cent soixante-douze chevaux, 1 de cent quatre-vingts, 18 de cent soixante, 13 de cent vingt, 2 de cent, et le reste de quatre-vingts et au-dessous; — plus 4 bâtiments mixtes, dont une frégate, 2 corvettes et 1 aviso.

Les bâtiments à voiles en construction sont au nombre de 21 vaisseaux; — 19 frégates; — 5 corvettes à gaillards; — 4 brigs de première classe.

Les bâtiments à vapeur en construction sont au nombre de 5 corvettes, dont 4 de première classe de la force de quatre cents chevaux; — et 3 avisos.

FIN DU TOME SIXIÈME ET DERNIER.

NOTES

ET PIÈCES JUSTIFICATIVES

DU TOME SIXIÈME.

NOTES

ET PIÈCES JUSTIFICATIVES

DU TOME SIXIÈME.

CHAPITRE PREMIER.

(1) Au milieu de cette déplorable guerre civile, la frégate *la Concorde*, capitaine Van Dongen, eut une rencontre, le 7 mai, avec la frégate anglaise *la Hyène*, qu'elle força d'amener et qu'elle amarina.

(2) Dans ce temps, il arriva aux États-Unis même une curieuse affaire à la frégate *l'Embuscade*, de 32 canons, capitaine Bompart, qui, après avoir capturé au détroit un grand nombre de bâtiments anglais, avait eu pour mission particulière de porter à New-York le consul général de France. Ayant rencontré dans ce port la frégate anglaise *le Boston*, de 32 canons, capitaine Courtenay, et les équipages et les officiers s'étant provoqués sans pouvoir immédiatement se combattre, à cause du respect dû aux neutres, un cartel fut échangé entre les deux commandants, et l'on convint de part et d'autre de se rendre, le 30 juillet 1793, à deux lieues des côtes de la république américaine pour y vider la querelle. Les deux frégates furent exactes au rendez-vous, et le duel commença en présence d'une foule immense accourue sur la plage. Il dura cinq heures, pendant lesquelles on fit non pas seulement parade de belles manœuvres, mais un feu terrible et incessant. Enfin le capitaine Courtenay fut tué, ainsi que son second. La frégate anglaise toute désemparée, ayant à bord douze hommes tués et trente-sept blessés, avoua sa défaite par un signal, et s'éloigna du champ de bataille. *L'Embuscade* y resta quelque temps encore pour défier *le Boston*, puis rentra triomphante à New-York, où l'on frappa une médaille en son honneur.

(3) Le capitaine Truguet cadet, commandant *la Fine*, mourut dans la traversée. La frégate *l'Inconstante*, capitaine Riouffe, fut rencontrée par les frégates *la Pénélope* et *l'Iphigenia*. Dans son engagement avec la première, elle la cribla et la laissa en proie à un incendie qu'elle y avait allumé. Mais *l'Iphigenia* étant tombée sur la frégate française avant qu'elle eût eu le temps de se réparer, le capitaine Riouffe fut obligé d'amener pavillon.

(4) Ce dernier nom ne fut pas maintenu pour l'île de France, mais le nom d'île de la Réunion resta à Bourbon jusqu'à la Restauration.

(5) Les deux îles françaises de la mer des Indes avaient armé de nombreux corsaires. Un de leurs députés à la Convention annonça que le résultat de leurs prises s'élevait déjà à quarante-cinq millions tournois.

CHAPITRE II.

(1) Fils d'un capitaine de vaisseau de l'ancienne Compagnie des Indes, entré ensuite dans la marine royale, qui avait commandé *l'Ajax* dans l'escadre du bailli de Suffren, François-Joseph Bouvet, né à Lorient en 1753, après avoir fait ses premières campagnes sur les bâtiments de la Compagnie, était lui-même entré au service de l'État en 1779, et avait fait aussi toute la mémorable campagne des Indes en qualité d'enseigne; il était lieutenant de 1786, capitaine du mois d'avril 1793, contre-amiral du mois de novembre de la même année. Fait vice-amiral en 1816, il mourut en 1832.

(2) C'est ce qui résulte pour nous du rapport manuscrit du capitaine (depuis vice-amiral) Linois devant le conseil martial tenu après les affaires de prairial. On y voit à chaque ligne que l'excuse des officiers cités devant le conseil est dans l'ordonnance de 1765 qu'on leur avait donnée pour théorie navale.

(3) Plusieurs des capitaines ne savaient en réalité ni lire ni écrire. Hébert et Marat venaient de publier que savoir lire et écrire était le fait d'un aristocrate. Il est vrai que, dans ce temps, le 27 pluviôse an XI (15 février 1794), la Convention fut obligée de décréter qu'aucun citoyen ne serait promu à des grades militaires dans l'armée, s'il ne savait ni lire, ni écrire; mais ce décret, outre qu'il ne fut pas ponctuellement suivi dans la marine, n'eut point en tout cas d'effet rétroactif, et ceux qui avaient été précédemment élevés à des grades, y furent maintenus.

(4) L'arrêté de Jean-Bon-Saint-André et Bréard, pour le rétablissement de la discipline, transformé en décret le 5 janvier 1794, portait la peine de mort contre ceux qui n'obéiraient pas aux ordres de leurs chefs, les injurieraient ou lèveraient la main sur eux; contre ceux qui provoqueraient à la révolte ou y participeraient, et feraient partie d'attroupements tumultueux sur les vaisseaux ou dans l'arsenal; contre ceux qui crieraient à la trahison ou toute autre expression analogue; contre ceux qui ne conserveraient pas leur poste dans le combat; contre les déserteurs ou les absents pendant trois jours, sans permission, à deux lieues de la rade de leur vaisseau; il prononçait la peine des fers, en attendant la comparution devant un tribunal révolutionnaire contre ceux qui adresseraient des pétitions collectives à l'amiral ou aux commandants particuliers, contre quiconque solliciterait la grâce d'un coupable, répandrait de fausses alarmes ou de fausses nouvelles, vendrait de l'eau-de-vie ou s'enivrerait à bord, etc., etc.; les mêmes peines à peu près seraient infligées aux officiers militaires et aux employés civils de la marine, qu'aux matelots et sous-officiers : *les fers pour les officiers* qui ne monteraient pas sur le pont au premier coup de cloche, qui pétitionneraient collectivement, etc., etc.; la mort contre les officiers qui abandonneraient leur poste, n'obéiraient pas à leurs supérieurs, etc., etc.; *les fers pendant trois jours contre l'employé civil* qui ne serait pas arrivé en temps utile pour faire embarquer ses gens.

(5) Ce qu'il y a de curieux, c'est que pour démontrer la possibilité de l'exécution littérale de son arrêté, Jean-Bon-Saint-André empruntait, dans un préambule déclamatoire, aux officiers de l'ancienne marine tous ses exemples de courage à donner aux officiers de la nouvelle.

(6) C'est ce que nous a dit l'amiral Linois.

(7) Cela rappelle involontairement le mot de ce matelot de *la Surveillante* répondant à une dame qui lui demandait s'il était vrai que les Anglais de la frégate ennemie *le Quebec* eussent cloué leur pavillon au mât pendant le combat : « Madame, le nôtre était cloué, par l'honneur, dans le cœur de notre brave capitaine. »

(8) Lettre de Jean-Bon-Saint-André à Dalbarade. (*Archives de la Marine.*)

(9) Lettre datée de Brest, le 16 frimaire an II. (*Archives de la Marine.*)
Dans le même temps un individu, nommé Babu, voulut faire adopter un projet de construction de vaisseaux à éperons et à trois rangs de rames, dans le but d'effectuer des descentes en Angleterre; un essai fut fait sur la Seine, qui ne réussit pas.

(10) Ce dernier n'était pas l'ancien major général de la marine à Brest, contre-amiral de l'organisation de 1791, et créé vice-amiral sous la Restauration. C'était un de ses frères, ancien lieutenant de vaisseau.

(11) Ce nom vient de celui des frères Chouans, vulgairement donné par les Bretons à quatre frères nommés Cottereau, des environs de Laval, qui parurent les premiers à la tête d'un parti, avant que le marquis Armand de La Rouarie eût pris le commandement en chef. (*Mémoires sur l'expédition de Quiberon*, par Villeneuve-Laroche-Barnaud.)

(12) Son frère, ancien commandant de l'aviso *la Bigotte*, lieutenant de frégate pour la campagne et non lieutenant de vaisseau, comme nous l'avions à tort qualifié, était mort aux colonies sous un pavillon opposé au sien.

(13) Et non de 64 comme, par erreur typographique sans doute, le porte le Précis de M. Chassériau. (*Note communiquée par M. l'amiral Linois.*)

(14) L'équipage avait précédemment demandé à Linois l'autorisation de clouer ce pavillon à la corne d'artimon, assurant qu'il était décidé à le défendre jusqu'à la mort : « Croyez-vous donc, leur avait alors répondu le commandant, que j'aie besoin de ce moyen, pour soutenir dignement l'honneur de notre pavillon? je trouve cette détermination, prise avant le combat, injurieuse et pour vous et pour moi. » Néanmoins, comme l'équipage avait insisté et comme le commandant n'avait pas de temps à perdre en pourparlers, l'autorisation avait fini par être enlevée. Plus tard, quand on avait été aux prises avec le vaisseau de ligne, l'équipage, dans cette lutte inégale, s'était ravisé et avait demandé à déclouer le pavillon : « Non, dit Linois, il restera cloué, puisque vous l'avez voulu; là-dessus, je ne céderai pas. » Il ne céda pas en effet.

(15) « Nos jeunes capitaines de frégate, écrivait Jean-Bon-Saint-André à son collègue Prieur, emportés par leur ardeur, se livrent à des chasses opiniâtres, et croient faire merveilles en faisant beaucoup de prises sur le commerce ennemi; mais, en armée, le premier des devoirs est de se conformer strictement aux ordres du gé-

néral et de le perdre de vue le moins possible. Une conduite différente nuit au service, qui ne peut plus se faire sans un nombre suffisant de frégates, et expose ces frégates elles-mêmes à être prises, pour ainsi dire, sous le canon de l'armée.» (*Journal de Jean-Bon-Saint-André.*)

(16) « En général, dit Jean-Bon-Saint-André, dans son journal de la campagne de prairial, les capitaines n'avaient pas assez d'attention de serrer la ligne : et les officiers de quart, ou *peu instruits*, ou *négligents*, ou *timides*, se tenaient à des distances beaucoup trop considérables.» Plus loin, il écrivait : « Il y a beaucoup d'ardeur dans l'armée, de l'instruction chez plusieurs capitaines ; mais il en est trois ou quatre dont l'ignorance est vraiment au-dessus de tout ce qu'on en pourrait dire.» Quand on en est à l'épreuve, il faut bien se rendre à l'évidence ; Jean Bon Saint-André en était réduit à blâmer ses propres choix : bien plus, il était obligé de rendre hommage à ces usages de la marine royale, que l'on avait naguère si témérairement insultés, brisés, et reconnaissait enfin qu'il était absurde de croire qu'un capitaine de navire marchand pût devenir tout à coup un bon capitaine de vaisseau : « J'ai remarqué, écrivait-il, dès le 7 prairial (25 mai), que les capitaines de vaisseau qui avaient précédemment commandé des frégates, étaient ceux qui manœuvraient le mieux, et avec le plus de hardiesse, et cette expérience m'a confirmé dans l'idée que j'avais déjà, que le gouvernement devrait faire du commandement d'une frégate l'échelon nécessaire et indispensable pour arriver au commandement d'un vaisseau.» C'était précisément ce que l'on faisait toujours dans l'ancienne marine.

(17) Dans une armée navale, qui est rangée en ligne de bataille, l'*ordre est renversé* lorsque les vaisseaux marchent derrière ceux qu'ils auraient dû précéder et réciproquement, si on eût suivi les rangs primitivement assignés par le général à chacun de ces bâtiments. C'est ainsi que cet ordre primitif, qu'on nomme *ordre naturel*, se change en ordre renversé, lorsque les vaisseaux virant de bord, celui qui était à la queue de la ligne devient la tête de la nouvelle ligne formée par les mêmes bâtiments.

(18) C'est-à-dire les voiles orientées au plus près du vent relativement à la ligne supposée entre les deux armées.

(19) C'est-à-dire les cordages qu'on appelle *amures* (cordages attachés au coin inférieur des voiles et qui servent à les fixer du côté où vient le vent), fixés, *amurés* sur le bord gauche du vaisseau relativement au spectateur dont l'œil est supposé dans le grand axe du vaisseau (le bâtiment droit), et qui regarde de l'arrière à l'avant.

(20) Si les vaisseaux qui composent une armée sont rangés sur une des lignes du plus près, tandis qu'ils ont les voiles fixées sur le bord de dénomination différente, c'est-à-dire lorsque le lieu de ces vaisseaux est sur divers points d'une même ligne du plus près tribord, et que chacun dirige en même temps sa marche sur la seconde ligne du plus près bâbord, on dit qu'ils sont, ou que l'armée est en *échiquier*. Dans cet ordre, ils courent un échiquier, et lorsqu'ils tendent à établir cette disposition relative, on dit qu'ils se mettent ou se forment en *échiquier*.

(21) Dans les évolutions d'une armée navale, la *contre-marche* est un mouvement par lequel plusieurs vaisseaux, d'abord rangés sur une même ligne, viennent successivement se placer sur une nouvelle ligne. Des vaisseaux étant en ligne vi-

rent de bord par la contre-marche, lorsque chacun à son tour se rend en un même point, tourne sur lui-même par une rotation horizontale, et dirige ensuite sa route dans le même ordre respectif sur l'autre ligne de bataille. Cette *contre-marche* peut se faire en virant de bord, vent devant ou vent arrière.

(**22**) « Cette manœuvre de forcer de voiles *à un nombre égal de vaisseaux*, dit Kerguelen (mais il se trompe en quelque chose, puisqu'on a vu que les deux armées n'étaient pas alors égales), faisait un mauvais effet; elle intimidait les équipages français et enhardissait les ennemis. Si au contraire, ajoute-t-il, on avait coupé et attaqué avec vigueur l'escadre légère des Anglais, on aurait pu la réduire avant l'arrivée du corps d'armée; l'expérience a prouvé qu'il faut toujours attaquer lorsque les forces sont égales. »

(**23**) Aller en *dépendant*, c'est approcher d'un vaisseau peu à peu, en arrivant ou tenant le vent de plus en plus, pour s'accoster comme insensiblement, sans vouloir faire paraître qu'on a ce dessein.

(**24**) Le capitaine Brenton, dans son *Histoire navale*, ose dire que c'était le premier exemple de Français attendant une action générale dans des conditions comparativement égales (*This is the first instance on record of the French waiting for a general action upon comparatively equal terms*).

(**25**) L'auteur anglais de la vie de l'amiral Howe en fait lui-même l'aveu.

(**26**) Lorsqu'un vaisseau, avec ses voiles déployées, présente directement sa proue au vent, il est *vent devant;* s'il se trouve dans cette position par un mouvement que le manœuvrier a ordonné, il est dit avoir donné *vent devant*. Le devant d'un vaisseau est sa proue ou sa partie antérieure.

(**27**) Il n'est donc pas vrai que Villaret ait été renforcé de ce vaisseau, comme le disent les relations anglaises.

(**28**) Voici la nomenclature, dans l'ordre de bataille, des bâtiments de cette armée et de leurs commandants, avec la position dans la marine de chacun de ces derniers avant l'organisation de 1791, position qui était celle que logiquement ils auraient dû pour la plupart encore avoir. Cela mettra à même de juger des antagonistes que les Anglais se montrèrent si fiers d'avoir vaincus.

AVANT-GARDE : 1° *la Convention*, de 74 canons, capitaine Allary (lieutenant de vaisseau); 2° *le Gasparin*, de 74, capitaine Tardy (capitaine au long cours); 3° *l'America*, de 74, capitaine L'Héritier (ancien officier auxiliaire, puis lieutenant de frégate en pied, lieutenant de vaisseau pour une campagne, cassé, en 1784, pour avoir causé l'incendie du *Sérapis* à Madagascar); 4° *le Téméraire*, de 74, capitaine Morel (en dernier lieu matelot sur les bâtiments de l'État); 5° *le Terrible*, de 110, monté par le contre-amiral Bouvet (lieutenant de vaisseau), *commandant l'avant-garde*, et ayant pour capitaine de pavillon Julien Le Ray (en dernier lieu aide-pilote et officier de commerce); 6° *l'Impétueux*, de 74, capitaine Douville (officier du commerce; 7° *le Mucius*, de 74, capitaine Larreguy (officier du commerce); 8° *l'Éole*, de 74, capitaine Bertrand-Keranguen (sous-lieutenant de vaisseau); 9° *le Tourville*, de 74, capitaine Langlois (maître d'équipage entretenu).

CORPS DE BATAILLE : 1° *le Trajan*, de 74, capitaine Dumoutier (capitaine du commerce); 2° *le Tyrannicide*, de 74, capitaine d'Ordelin (garde-marine, puis lieutenant de vaisseau); 3° *le Juste*, de 80, capitaine Blavet (sous-lieutenant); LA MONTAGNE

bâtiment des objets qui ne doivent point s'en approcher. Le mât de beaupré est ainsi allongé par un *bout-dehors.*

(32) Au rapport de Jean-Bon-Saint-André, si *le Jacobin* fût arrivé vent arrière, il eût pu faire tourner contre l'amiral anglais sa propre manœuvre, en lui laissant toute la facilité de prolonger *la Montagne* à tribord, et en revenant ensuite au vent le placer entre deux feux. Le capitaine Linois, rapporteur dans l'affaire qui s'engagea à ce sujet devant un tribunal martial, n'excuse pas le capitaine Gassin qui, dit-il, devait employer toute autre manœuvre que celle dont il avait usé pour éviter dans la circonstance d'aborder *la Montagne.* Gassin se fondait sur l'article 7 de la tactique navale de 1765 qui, dans son opinion, prescrivait sa dernière manœuvre; mais le capitaine rapporteur fit observer que c'était une application erronée de cet article, puisqu'il ne prescrivait d'arriver sous le vent du vaisseau précédent, que dans la formation d'un ordre quelconque, ou dans le cas où le vaisseau précédent ne serait pas à son poste.

(33) Nous devons faire observer que la plupart des relations présentent *le Northumberland* comme matelot d'arrière du *Vengeur;* mais nous avons dû en croire M. Emmanuel Dupaty, qui nous a assuré que *le Patriote* tenait cette place.

(34) M. Emmanuel Dupaty, aujourd'hui de l'Académie française, que son collègue M. de Lamartine, a placé, par erreur, à bord du *Vengeur;* et M. Duvergier de Hauranne, père du député actuel.

(35) Le capitaine Berrade, commandant *le Pelletier*, ayant été arrêté et emprisonné, écrivit pour sa justification, dans un style qui peint l'époque maritime: « Voilà la facon avec laquelle *j'ai cru de bonne foi de bien travailler* le 13 prairial; si j'ai manqué, c'est bien sans le vouloir. » (*Rapport du capitaine Berrade. — Section historique de la Marine*).

(36) *Précis des principaux événements, etc.*, par Kerguelen.

(37) On sait que cette manière de plier les pavillons est un signe de détresse et un appel de secours. Comme Renaudin dit lui-même dans cet *extrait de son rapport,* qu'il n'avait plus devant lui que des vaisseaux anglais, c'était donc évidemment des Anglais qu'il réclamait le secours

(38) Dans une liste manuscrite des officiers de marine, émargée des services de ceux-ci, qui se trouve aux *Archives de la Marine,* sous la date de 1793 à 1796 (*Cartons des officiers militaires*), Renaudin est porté comme s'étant sauvé à la nage; mais cet émargement, contraire au rapport même de Renaudin, a été évidemment arrangé après coup, pour concorder avec la *Carmagnole* de Barère.

(39) Tel est le récit authentique du combat du *Vengeur*, non d'après la *Carmagnole* de Barère, non d'après l'ode de Lebrun, et le poétique récit de M. de Lamartine, mais d'après *le Procès-verbal, daté de Tavistock* (*Angleterre*), *le 1er messidor an* II, *et signé : Renaudin, Jean Hugine, Louis Rousseau, Pelet, Trouvée, Lusset, etc., publié par M. Jal, dans le tome* XXIII, *quatrième série, de la Revue britannique.* Renaudin, que M. Thiers, comme tant d'autres, a submergé, que M. de Lamartine a coupé en deux, dès le commencement de l'action, fut échangé contre le capitaine de la frégate anglaise *la Thames*, pris naguère par Zacharie Allemand, et élevé au grade de contre-amiral le 26 brumaire an III (16 novembre 1794):

il fut mis à la retraite lors de l'organisation de l'an VIII et mourut le 1er mai 1809. La plus grande partie des équipages du *Vengeur* revinrent en France à la paix d'Amiens, et, dans ces dernières années encore, à chaque comédie que l'on a fait jouer au *Vengeur* sur nos théâtres nationaux, soit ailleurs, nous avons vu d'anciens matelots de ce vaisseau réclamer, dans les journaux, contre la submersion dont Barère voulut doter leur mémoire à tous. Le journal de Jean-Bon-Saint-André, tout mensonger qu'il est reconnu être lui-même d'un bout à l'autre, n'ayant pu prévoir quelle fantaisie prendrait à Barère, dans le but excusable alors de surexciter les esprits et de ne pas les laisser se démoraliser par le tableau, sans compensation, d'un désastre naval, ne dit pas un mot de l'affaire du *Vengeur*. Ce ne fut que dans la séance de la Convention du 21 messidor an II (10 juillet 1794), que Barère fit son histoire du *Vengeur*, sur la nouvelle donnée par les journaux anglais que ce vaisseau avait coulé après l'action. Dans cette séance, après avoir imaginé, avec Jean-Bon-Saint-André, que *trois vaisseaux anglais* avaient été *coulés bas*, il annonça, de ce ton déclamatoire qui lui était habituel, que *le Vengeur*, placé entre *la double horreur d'un naufrage certain et d'un combat inégal*, avait vu tout son équipage *saisi d'une sorte de philosophie guerrière* et mieux aimer *s'engloutir au fond de la mer, que de tomber aux mains de la tyrannie*. « L'ennemi reçoit son dernier boulet, dit Barère, et le vaisseau fait eau de toutes parts.... Tous montent ou sont portés sur le pont. Tous les pavillons et toutes les flammes sont arborés. Les cris de *vive la République ! vive la liberté ! vive la France !* se font entendre de tous côtés.... Ils voient l'Anglais et la patrie. Ils aimeront mieux s'engloutir que de la déshonorer par une capitulation. Ils disparaissent!!! » En conséquence, la Convention décréta qu'un petit vaisseau d'ivoire, représentant *le Vengeur*, serait suspendu aux voûtes du *salon de la Liberté*. Mais il paraît qu'à la nouvelle de la résurrection de Renaudin et de la plupart de ses compagnons, on renonça à perpétuer aussi matériellement ce tableau. On se demande comment, après cela, l'histoire a pu rester si crédule.

(**40**) Le rapporteur Linois non-seulement accepta et fit accepter leurs raisons par le tribunal martial, devant lequel ils comparurent ; mais sembla même attribuer une partie de la faute qu'on prétendait leur imputer au commandant en chef quel qu'il fût, Villaret ou Jean-Bon Saint-André.

(**41**) *Précis des principaux événements, etc.*, par le contre-amiral Kerguelen.

(**42**) Documents dont nous nous sommes servi pour le récit des affaires de prairial : *Rapport du contre-amiral Villaret-Joyeuse* (publié par M. Chassériau) ; — *Ordres de bataille de Villaret-Joyeuse* (*Archives de la Marine*); — Rapports particuliers des commandants de *l'Achille*, de *l'Impétueux*, du *Tourville*, de *l'America*, de *la Convention*, du *Trajan*, du *Juste* (inédits — *Section historique de la Marine*); — *Procès-verbal du capitaine Renaudin* (publié par M. Jal); — *Journal sommaire de la croisière de la flotte de la République, commandée par le contre-amiral Villaret, tenu jour par jour par le représentant du peuple Jean-Bon-Saint-André, embarqué sur le vaisseau* la Montagne, imprimé par ordre de la Convention nationale, 42 pages in 8, Paris, an II (pièce devenue fort rare) ; — *Relations*, par Poggy ; — *Rapport de Howe ; — Brinton's, Naval history ; — James's, Navale history ; — Life of admiral Howe*, 1 volume in-8 ; — *Memoirs of Collingwood*, 1 volume in-8 ; — *Un mois de rivalité entre la marine militaire de France et celle d'Angleterre. Mémoire rédigé par un ancien élève de l'École polytechnique, admis en* 1796, *après avoir fait deux campagnes sur l'escadre sortie de Brest en* 1794 *et* 1795. (C'est un

amphigouri plein d'erreurs matérielles.) — *Journaux contemporains*; — *Plans des diverses positions de l'armée navale.*

(**43**) Il y eut cette année peu d'affaires navales de détail dans la Méditerranée. La frégate *la Boudeuse*, de 36 canons, capitaine Charbonnier, prit une frégate sarde de même force. Le brig anglais *l'Expedition*, de 14 canons, tomba, avec d'autres bâtiments, au pouvoir du contre-amiral Martin. Il ne faut point omettre le fait de vingt-deux marins français qui avaient été conduits de Toulon sur un ponton anglais de Gibraltar, et qui, ayant trompé la vigilance de leurs gardiens, descendirent, la nuit, dans une petite embarcation, simulèrent un moment de faire le service du canot de ronde, montèrent, armés seulement de morceaux de bois, à bord d'un bâtiment anglais, l'enlevèrent, et revinrent avec lui en France, après avoir passé sous le canon de plusieurs vaisseaux de ligne ennemis.

CHAPITRE III.

(**1**) Leissègues appartenait à une famille noble de Bretagne; il avait servi comme volontaire de la marine durant la guerre de l'indépendance d'Amérique, et s'était trouvé à la reprise du Sénégal, ainsi qu'à la conquête des possessions anglaises de la Gambie et de Sierra-Leone; nommé lieutenant de frégate, il avait fait la campagne du bailli de Suffren dans l'Inde, sur le vaisseau *le Sphinx;* sous-lieutenant de vaisseau en 1786, lieutenant de vaisseau en 1791, il avait été fait capitaine au mois de mars 1793.

(**2**) Ce n'est que sous toutes réserves que nous mentionnons l'indécision dont aurait fait preuve en cette circonstance le général Aubert, d'après le rapport passionné de Victor Hugues. Le général Aubert, que ce commissaire traite lestement de lâche ainsi que le général Rouyer, était un habile homme et avait fait ses preuves de valeur dans l'expédition même. Il mourut, comme Rouyer, des suites de sa blessure, jointes à la maladie du climat et au chagrin.

(**3**) Victor Hugues, dans son rapport à la Convention, porta à douze cents le nombre des émigrés coloniaux qu'il avait pris, et à huit cent soixante-cinq ceux qu'il avait fait fusiller; mais Boyer de Peyreleau assure qu'il exagérait son crime.

(**4**) Différent du général David Dundas qui a figuré dans les affaires de Toulon.

(**5**) Boyer de Peyreleau. (*Histoire de la Guadeloupe.*)

(**6**) Pamphile Lacroix. (*Révolution de Saint-Domingue*), t. I, p. 301.

(**7**) *Idem, ibid.*, t. I, p. 303.

(**8**) Depuis, il disait quelquefois, avec un air de bonhomie et de confidence : « Dès les premiers troubles de Saint-Domingue, je sentis que j'étais destiné à de grandes choses. Quand je reçus cet avis divin, j'avais cinquante-quatre ans; *je ne savais ni lire ni écrire;* j'avais quelques portugaises; je les donnai à un sous-officier du régiment du Cap; et, grâce à lui, en peu de mois, je sus signer mon nom et lire couramment. La révolution de Saint-Domingue allait son train; je vis que les blancs ne pourraient pas durer, parce qu'ils étaient divisés et écrasés par le nombre;

je m'applaudis d'être noir. Il fallait commencer sa carrière ; je passai dans la partie espagnole, où l'on avait donné asile et protection aux premières troupes de ma couleur. Cet asile et cette protection n'aboutissant à rien, je fus ravi de voir Jean-François se faire Espagnol au moment où la puissante république française proclamait la liberté générale des noirs. Une voix secrète me disait : *Puisque les noirs sont libres, ils ont besoin d'un chef, et c'est moi qui dois être ce chef prédit par l'abbé Raynal.* Je revins avec ce sentiment et avec transport au service de la France ; la France et la voix de Dieu ne m'ont pas trompé. » (Pamphile Lacroix, *Révolution de Saint-Domingue*, t. I, pages 404 et 405.)

(9) Né au Port-Louis, en 1762, d'un père lieutenant de vaisseau, il avait débuté comme mousse dès l'âge de douze ans ; il avait ensuite servi comme volontaire dans la Compagnie des Indes, sous les ordres de Suffren, qui le nomma lieutenant de frégate sur le champ de bataille ; fait sous-lieutenant de vaisseau lors de l'organisation du maréchal de Castries, en 1786, il était passé lieutenant à l'organisation de 1791, et capitaine à la fin de 1792.

CHAPITRE IV.

(1) Rapport du représentant Marec au comité de salut public.

(2) Grois ou Groays, île de l'Océan, département du Morbihan, à deux lieues S.-O. du Port-Louis.

(3) Vers le même temps, la République perdait, mais d'une autre manière, la frégate *l'Iphigénie*, tombée au pouvoir de l'escadre espagnole de l'amiral Gravina, et les corvettes *l'Espion* et *la Tourterelle*, capitaines Montalan et Magendie, prises par la frégate anglaise *la Lively*.

(4) Plusieurs capitaines, encouragés par l'exemple du commandant en chef, déployèrent aussi une grande vigueur. Le capitaine, depuis contre-amiral Savary, entre autres, commandant le vaisseau *la Victoire* (l'ancien *Languedoc*), étant un jour poursuivi à terre, avec des vociférations, par un grand nombre de ses matelots, se retourne soudain, et, d'un ton sévère et plein de commandement, leur enjoint de se rendre à bord sur-le-champ ; la plupart y vont, il les y suit dans son canot. Dès qu'il est arrivé sur le pont, il monte sur son banc de quart, et, l'épée à la main, il assemble autour de lui tout l'équipage, admoneste directement et nominativement les mutins, leur reproche la lâcheté dont ils viennent de se rendre coupables à son égard, punit les meneurs, pardonne aux autres, et, mêlant avec habileté l'expression paternelle au châtiment, parvient à etouffer la rébellion sur son bord.

(5) M. Hennequin, dans sa biographie de Lejoille, paraît bien renseigné sur cette affaire ; mais il la change du tout au tout dans sa biographie de Cosmao-Kerjulien, qui renferme, à cet endroit, autant d'erreurs que de mots.

(6) Les historiens fabuleux de la vie de Nelson ont attribué au tir de *l'Agamemnon* la chute des deux mâts de hune du *Ça-Ira*, qui n'était due qu'à la tempête.

(7) M. Hennequin, qui ne craint pas plus de se contredire que de se répéter à

deux ou trois pages près, rend compte de six manières différentes des combats des 13 et 14 mars, dans ses biographies de Martin, de Jacob, de Cosmao, Savary, Lejoille et Coudé; celle de la biographie de Coudé est la plus exacte pour ce qui a rapport au *Ça-Ira.*

(**8**) Marec dit: « *Il paraît* qu'il a été commis des fautes graves dans cette campagne, non de la part des équipages qui se sont montrés plein de zèle, d'ardeur, de dévouement et de *docilité* (il y avait donc eu un grand changement dans leur esprit, depuis leur sortie de Toulon?), mais *de la part de ceux qui les commandaient.* Votre comité portera un œil sévère sur la conduite de tous les officiers : *les lâches et les ineptes* seront écartés des commandements qui seront confiés à de plus habiles et plus expérimentés. » (Séance du 13 germinal an III).

A cette époque, il s'opérait une réaction contre les nouveaux officiers de la marine, non pas seulement parmi les hommes de la nuance modérée de Marec, mais parmi les conventionnels les plus fougueux. Dans les séances du 1er et du 2 avril 1795, Jean-Bon-Saint-André prononça deux discours dont l'impression fut ordonnée, et où l'on remarquait ces tardifs aveux : « L'expérience nous a démontré assez que dans la marine il existe des vices qu'il est nécessaire d'anéantir... Il ne faut pas nous le dissimuler, *la plupart des officiers manquent d'instruction et de docilité.* » (Ce qu'il y a de curieux, c'est que c'était lui qui en avait choisi et nommé la moitié au moins.)

(**9**) Documents consultés pour les combats de ventôse an III. — *Lettre du capitaine Coudé, correspondance de Le Tourneur (de la Manche) et Rapports de Marec, dans le* Moniteur; — *Dossiers Martin, Coudé, Benoist, Savary (Archives de la Marine); — Précis des principaux événements de la guerre présente, des causes de la destruction de la marine française,* etc., par le contre-amiral Kerguelen. — *Brenton's, naval History; — James's, naval History.*

(**10**) « A l'audience du départ, au milieu de sa cour, et dans l'appareil de toute sa grandeur, dit le comte de Vaublanc, l'impératrice s'avança vers le prince, et en lui donnant elle-même l'épée, elle lui dit : *Je ne vous la donnerais pas, si je n'étais persuadée que vous péririez plutôt que de différer de vous en servir.* Le prince prit l'épée, et dit avec trop peu de physionomie : *Je prie Votre Majesté Impériale de n'en pas douter.....* Nous ne fûmes pas plutôt seuls, le comte d'Esterhazy et moi, qu'il me dit : *Que pensez-vous de ce que vous avez vu? — Beaucoup de grandeur dans l'impératrice,* lui dis-je. — *Oui assurément,* me répondit-il. *Et M. le comte d'Artois? —* Je lui dis : *Il a reçu cette épée comme un homme qui ne s'en servira pas.* Je vis que le comte d'Esterhazy le craignait. » (*Mémoires pour servir à l'histoire de la guerre de la Vendée,* par le comte de Vaublanc, Paris, 1806).

(**11**) Parmi ceux-ci, la frégate *la Gloire* et la corvette *la Gentille* furent prises par une escadre anglaise, après une vaillante défense (10 avril 1795).

(**12**) *Précis des événements maritimes, etc.,* par Kerguelen ; — *Brenton's, naval History ; — James's, naval History.*

(**13**) « Cette manœuvre, dit Kerguelen, n'était pas la bonne; il fallait ordonner de former l'angle obtus de retraite, de cent trente-cinq degrés, les deux côtés de l'angle formés par les deux lignes de plus près, et le vaisseau de l'amiral au sommet de l'angle. Dans cet ordre, la moitié de l'armée est toujours prête à combattre, ou à présenter le travers à l'ennemi. » (*Précis des événements,* etc.)

(14) Il saute à tous les yeux que si le vice-amiral Villaret et les contre-amiraux Kerguelen et Vence fussent restés sur les vaisseaux où ils avaient arboré leurs pavillons, au lieu d'avoir usé de la faculté que leur laissait, sous leur responsabilité, le décret du 18 prairial an III, de passer sur des frégates, le sort de la journée de Groix n'eût pas été aussi malheureux. Car ces vaisseaux, obéissant directement aux ordres et aux manœuvres de trois officiers généraux supposés naturellement être les plus expérimentés de l'escadre, auraient pu porter un secours efficace aux vaisseaux engagés et faire en un mot tout ce que Villaret reprochait à son escadre de n'avoir pas fait.

(15) Documents consultés pour les affaires de Belle-Isle et de Groix : *Notes manuscrites communiquées par l'amiral Linois; — Rapport de Villaret-Joyeuse*, daté du *Port-Liberté*, le 7 messidor an III, et publié par M. Chassériau ; — *Récit du contre-amiral Kerguelen*, dans son *Précis des principaux événements, etc.*, déjà cité ; — *Brenton's, naval History ; — James's, naval History. — Dossiers Villaret-Joyeuse et Vence ; Cartons des ports et des officiers militaires* (Archives de la Marine).

(16) *Vie et correspondance de Hoche*, publiées par Rousselin (depuis M. de Saint-Albin père), Paris, an VI de la République.

(17) *Relation du baron d'Antrechaus*, capitaine de vaisseau honoraire, député en 1820, échappé aux massacres de Quiberon, Paris, 1824.

(18) *Vie de Hoche.*

(19) Voir *les Mémoires de Vaublanc* et *les Mémoires de Puisaye.*

(20) *Mémoires de Vaublanc.*

(21) *Relation d'Antrechaus.*

(22) *Mémoires de Vaublanc.*

(23) *Mémoires de Vaublanc* et *Relation d'Antrechaus.*

(24) A cet égard, il est difficile d'accepter les justifications du comte de Puisaye, dans ses *Mémoires ;* il nous semble qu'à cette heure suprême, il devait oublier tous les torts qu'avaient eus envers lui ceux qu'après tout il avait le premier entraînés dans cette expédition, et faire avec eux une belle mort. — Le capitaine Brenton, qui était sur la division de Waren, dit, dans son *Histoire navale*, que Puisaye dormait à bord de *la Pomone*, pendant qu'on massacrait ses frères d'armes. Dans son dépit amer d'avoir vu sa qualité de général en chef méconnue jusqu'au dernier moment, il est probable que Puisaye feignait une indifférence qu'il n'éprouvait pas au fond.

(25) *Relation d'Antrechaus.*

(26) *Mémoires sur la guerre civile de la Vendée*, par un ancien administrateur des armées républicaines. Paris, Baudouin frères, 1823.

(27) Quelque temps avant de quitter la Russie, et comme on le pressait de prendre un parti, il disait au comte de Vaublanc, avec résignation, ces mots auxquels tout le monde reconnaîtra son caractère : « Je ne sais quelles ressources me resteront ; mais, mon cher comte, je ne suis plus comme autrefois : je me conten-

terai sans peine de quelque retraite où je vivrai tranquille et ignoré ; cela ne me sera nullement pénible. » (*Mémoires du comte de Vaublanc*, publiés en 1806). N'est-ce pas avec cet esprit de résignation que nous avons vu Charles X perdre la couronne de France, comme s'il acceptait ses malheurs à titre d'expiation des fautes commises par le jeune comte d'Artois à Versailles ?

(28) *Mémoires du comte de Vaublanc* et document déjà cité.

CHAPITRE V.

(1) Au mois de mai, deux frégates françaises, *la Courageuse* et *la Boudeuse*, qui participaient au siége de Rosas, avaient désemparé, dispersé et mis en fuite une flottille légère d'Espagne, partie de Palamos et de Barcelone, pour secourir la place.

Le mois suivant, la frégate *la Minerve*, capitaine Delorme, et la frégate *l'Arthémise*, commandée par le lieutenant Decasse, ayant été détachées de l'armée du contre-amiral Martin pour aller observer l'armée anglaise sous Minorque, avaient été attaquées le 4 messidor (22 juin) par deux frégates anglaises, *la Dido* et *la Lowestoffe*. Le capitaine Delorme avait eu le tort d'attendre constamment l'ennemi en panne, et s'était privé ainsi du mouvement de sa frégate. Un des bâtiments anglais en ayant profité pour l'aborder, *la Minerve* avait perdu son mât de misaine et son mât d'artimon ; sa batterie étant engagée par cette double chute, elle amena après un combat d'une heure. *L'Arthémise*, plus heureuse, quoiqu'elle eût aussi attendu une des frégates anglaises en panne, se fit abandonner et put aller se rallier à l'armée du contre-amiral Martin (*Rapport du contre-amiral Martin, en date du 10 messidor an* III).

(2) Vers le même temps, un autre combat en retraite, dans ces parages, quoique sur une moindre échelle, honora aussi la marine républicaine. La frégate *la Vestale* et la corvette *la Brune*, escortant, de Gênes en France, vingt-cinq navires chargés de blé, furent découvertes, ainsi que leur convoi, à la hauteur du cap Noli, par trois frégates ennemies qui leur donnèrent la chasse. *La Brune*, très-mauvaise marcheuse, fut obligée de chercher un refuge dans le golfe de la Spezzia, mais *la Vestale* fit bonne contenance, se battit en retraite, mit successivement hors de combat deux frégates anglaises, et vint ensuite mouiller heureusement en rade de Fréjus avec son convoi.

(3) Né à Allons, en Provence, département des Basses-Alpes, ancien garde-marine, puis lieutenant de vaisseau dans l'ancien grand corps, maintenu lieutenant dans l'organisation de 1791, fait capitaine de vaisseau en 1796, destitué pendant la Terreur, puis réintégré.

(4) Cette opinion erronée et cette comparaison trompeuse avaient été surtout répandues depuis la révolution contre l'ancienne marine royale, restaurée par Colbert justement en vue de protéger le commerce, et qui n'avait jamais failli à sa mission, témoin, jusque sous le honteux règne de Louis XV, les mémorables combats de l'Etenduère, de La Jonquière, et cent autres. Truguet, devenu ministre, allait accuser bientôt les officiers de création républicaine de manquer généralement à ce devoir ; mais pour qu'on lui pardonnât cette leçon donnée à d'anciens officiers

de la marine marchande, il se ferait en même temps l'écho des bruits imposteurs et funestes au pays, répandus contre l'ancienne marine militaire.

(5) Les décrets de brumaire divisaient les ports militaires en grands ports, Brest, Toulon, Lorient et Rochefort, et en ports secondaires, Dunkerque, le Havre, Cherbourg, Saint-Malo, Nantes, Bordeaux, Bayonne et Marseille.

(6) Savoir : quatre ou six au plus, pour Saint-Domingue ; un pour la Guadeloupe et ses dépendances, Marie-Galante, la Désirade, les Saintes et la partie française de Saint-Martin ; un pour la Martinique ; un pour Sainte-Lucie et Tabago ; un pour la Guyane et Cayenne ; un pour l'île de France, les Seychelles, Rodrigue et les établissements de Madagascar ; un pour l'île de la Réunion (Bourbon) ; et enfin un pour Pondichéry, Chandernagor, Mahé, Karikal et autres établissements des Indes-Orientales. (*Titre Ier de la Constitution de l'an* III).

CHAPITRE VI.

(1) Sané, Croignard, Chevillard jeune et Segondat avaient été nommés ordonnateurs.

(2) Parmi eux, Delmotte, Vaultier et Thirat, contre-amiraux de fraîche date.

(3) En effet, à quatre ans encore de là, on lisait dans le *Moniteur* du 30 vendémiaire an VIII (22 octobre 1799)

« La Touche-Tréville, ancien contre-amiral, âgé de cinquante-quatre ans, marin depuis quarante-deux ans, resté sans activité depuis l'expédition de Naples, qu'il commandait en 1792 et 1793, ayant sollicité en vain, dans plusieurs occasions, d'être à la mer, offre ses services aux armateurs qui auraient le projet de former cet hiver un armement en course. »

(4) « C'est-à-dire *le premier*, dit Kerguelen, puisque ses deux anciens (Thévenard et Morard de Galles), hommes de mérite, ne pouvaient, par l'état de leur santé, aller à la mer. » (*Précis des événements, etc.*, page 391.) Il faut pourtant faire observer que Morard de Galles alla encore une fois à la mer.

(5) Nous devons dire que cette opinion émise par Kerguelen (*Précis des événements, etc.*, p. 392), et que l'examen des hommes et des faits ne corrobore que trop, n'est pas celle que l'on trouve dans les biographies de Truguet, publiées de son vivant, et, comme chacun le sait, sous son inspiration directe. Toutes, ou à peu près, elles présentent Truguet comme un organisateur modèle, qui fut victime d'une abominable conjuration du Corps législatif contre son génie. Entre ces biographies, celles publiées, sous le nom de M. Hennequin, dans *la Biographie des Contemporains* et dans *la Biographie des Marins*, ainsi que, sous la responsabilité de MM. Boisjolin et Sainte-Preuve, dans *la Biographie des hommes vivants*, se signalent surtout par la témérité de leurs éloges qui vont parfois jusqu'à blesser la mémoire d'hommes ayant certainement autant de droits au respect de la postérité que l'amiral Truguet.

(6) C'est à tort que les biographes de Truguet présentent ce ministre comme inspirateur et organisateur des expéditions de Richery, Allemand, etc., déjà en cours d'exécution, comme on l'a vu, sous le ministère de Redon de Beaupréau.

(7) *Memoirs of Collingwood*, lettre en date du 11 mai 1796.

(8) *Memoirs of Collingwood*, lettre écrite de Gibraltar, le 5 décembre 1796.

(9) C'est par erreur que M. Chassériau a donné le capitaine depuis vice-amiral Linois pour commandant à *l'Unité*, et l'a fait faire de nouveau prisonnier en cette occasion. (*Rectification communiquée par l'amiral.*)

(10) Quelques biographes ayant attribué ce beau trait à l'amiral Linois, celui-ci nous a prié de le restituer à qui de droit. Cette délicatesse de sentiment vaut presque l'autre.

(11) Cet auteur est le capitaine de vaisseau Brenton qui ajoute que lord Saint-Vincent (Jervis) lui assura avoir vu l'ordre du trésor.

(12) La *Correspondance de Hoche*, dont nous tirons ces citations, a été publiée à la suite d'une prétendue vie de ce général, qui n'est autre qu'un incohérent et absurde pamphlet ultra-démagogique, par le citoyen Rousselin, le même que l'on a connu depuis sous le nom de comte de Saint-Albin, pamphlet dans lequel Carnot est traité de royaliste furieux, et Truguet d'ardent républicain. Disons tout de suite que Truguet, sans réclamer directement contre Rousselin, non plus que contre M. Thiers qui l'a doté aussi du titre d'*excellent républicain* dans son *Histoire de la Révolution*, a protesté au contraire dans toutes ses biographies, publiées sous la Restauration, de son zèle et de son amour pour ses rois. Pourquoi enlever aux gens le mérite qu'ils ont eux-mêmes revendiqué ?

(13) *Recueil des lois sur la marine*, tome VII; *Moniteur* du 27 frimaire et du 13 nivôse an V (17 décembre 1796 et 2 janvier 1797), annonçant le départ de Truguet au 24 frimaire et son retour au 11 nivôse an V.

Voilà dans toute son insouciance et toute sa nullité, non pas seulement d'après des documents que tout le monde ne pourrait pas consulter, mais, d'après la correspondance imprimée de Hoche, d'après surtout le *Recueil des lois sur la marine* et le *Moniteur* de l'époque, quel fut le véritable rôle de Truguet dans l'idée et les préparatifs de l'expédition d'Irlande, rôle que de trop complaisants biographes, et avec eux M. Thiers, ont si singulièrement essayé de grandir.

(14) Les escadres anglaises, de l'île d'Ouessant au détroit de Gibraltar, eurent à supporter de nombreux sinistres. Plusieurs vaisseaux de ligne, nominativement *le Courageous* et *le Bombay-Castle*, périrent.

(15) *Bossoirs*, pièces de bois qui se prolongent en saillie à l'avant du bâtiment, et qui servent à suspendre les ancres, à les hisser hors de l'eau.

(16) *Moniteur* du 24 frimaire an V, et à la lettre officielle écrite de Cadix au ministre de la marine, le 26 frimaire, insérée au *Moniteur* du 17 nivôse an V, plaçant cette affaire dans les parages de Cadix, contrairement à M. Chassériau qui la place près de la Guadeloupe, et fait combattre *la Vestale* contre *la Lapwing*.

(17) Ce ne peut être que par une erreur typographique ou par un *lapsus plumæ* que M. Chassériau place cette importante affaire aux 14 et 15 janvier, dans un tableau chronologique de la marine, où il réparera certainement bientôt beaucoup de taches de ce genre qui déparent son utile travail.

(18) M. Thiers lui-même, malgré son faible pour Truguet, dénonce le caractère *violent et hautain* de ce ministre. (*Histoire de la Révolution*, édition in-18, 1846, tome VII, page 16.)

(19) M. Truguet s'est donné, dans ses biographies, particulièrement dans celle qu'a publiée M. Hennequin, comme un martyr de l'époque directoriale, et comme ayant été frappé alors d'exil et d'ostracisme. Le *Moniteur* est là pour attester qu'il s'était imposé à lui-même cette situation d'expectative, et que le Directoire ne fit que la confirmer.

CHAPITRE VII.

(1) Un corsaire de Dunkerque, *le Prodige*, de 14 canons de 4 et de quatre-vingts hommes d'équipage, capitaine Vandezande, avait eu aussi affaire à une division anglaise d'un autre genre ; mais il lui avait été possible de s'en tirer d'une manière bien différente : car, sur neuf navires anglais qui l'avaient attendu en ligne et en se communiquant par un système de signaux, il en avait fait amener cinq, après deux jours de combat à portée de pistolet, et avait mis les autres en fuite.

(2) M. Thiers, *Le Consulat et l'Empire*. C'est dans cet ouvrage aussi que l'on dit que Villeneuve était un marin *plus habile* que Burgues-Missiessy, si justement renommé pour sa science maritime. Tous les jugements sur les marins y étant à l'avenant, il est bien permis de ne les pas accepter.

(3) Ségond fut fait capitaine de vaisseau en 1803 seulement, mais donna sa démission en 1806. Né en 1769, il mourut en 1813. Peu avant les beaux faits d'armes que nous venons de rappeler, Ségond avait proposé au ministre de la marine d'aller enlever le roi d'Angleterre Georges III, à Weymouth, où il prenait les bains de mer ; déjà il avait reçu autorisation et il allait exécuter son audacieux dessein, avec deux frégates seulement, quand un contre-ordre lui fut expédié à Brest.

(4) Les historiens anglais, particulièrement Brenton, d'après leur système d'amoindrir tout ce qui est glorieux pour la France, disent, contrairement à la vérité, que l'abordage se fit sans résistance. Le capitaine de vaisseau Brenton aime donc mieux que ses compatriotes soient des lâches que de braves gens vaincus?

CHAPITRE VIII.

(1) Nous acceptons ici le dénombrement des forces de mer et de terre de l'expédition d'Égypte, d'après l'état détaillé des *Campagnes d'Égypte et de Syrie, Mémoires dictés par Napoléon au général Bertrand*, Paris, 1847, 2 vol. in-8, de préférence au compte de l'*Histoire scientifique et militaire de l'expédition française en Égypte*, publiée à Paris, de 1830-1836. Il ne nous paraît pas exact que l'armée navale expéditionnaire se soit jamais élevée à 400 bâtiments, dont 72 armés en guerre. M. Thiers, qui n'y va pas de main morte, porte à 500 voiles, 10,000 ma-

ins et 40,000 hommes de débarquement, l'expédition d'Égypte. La réalité est qu'il sortit 1° de Toulon, 13 vaisseaux de ligne, 7 frégates, 6 corvettes et avisos, 106 transports, portant 20,500 hommes de troupes; 2° de Marseille, 2 corvettes ou avisos, et trente transports, portant 3,200 hommes de troupes; 3° de Corse, 1 corvette ou aviso, et 20 transports avec 1,200 hommes de troupes; 4° de Gênes, 1 frégate, 1 corvette ou aviso, et 35 transports, avec 3,100 hommes de troupes; 5° de Civita-Vecchia, 1 frégate, 1 corvette et 41 transports, avec 4,300 hommes de troupes, ce qui donne bien l'ensemble porté plus haut par nous. Il y avait comme troupes : infanterie, 24,300; cavalerie, 4,000; artillerie, 3,000 hommes. M. Jurien de La Gravière, tout entier à Nelson et aux opérations des Anglais, ne s'occupe point de ces détails qui regardent la France.

(2) C'est à tort que dans l'*Histoire de l'Expédition d'Égypte*, publiée de 1830 à 1836, dans tous les ouvrages qui ont puisé dans celle-ci, et dans les articles de M. Jurien de La Gravière, on porte Ganteaume parmi les contre-amiraux de l'expédition. Il ne fut fait contre-amiral qu'après la bataille navale d'Aboukir, à la demande de Bonaparte. Une erreur pareille a été commise pour Perrée qui, chef de division du mois de mars 1796, et commandant, au départ de la flotte, le vaisseau *le Mercure*, fut fait contre-amiral, par arrêté des consuls du 10 novembre 1799.

(3) La première nouvelle qu'on eut de la prise de *la Sensible*, fut très-défavorable au capitaine Bourdet qui, disait-on, ne s'était défendu que dix minutes. On le destitua de son grade, et on nomma à sa place le lieutenant Sennequier qui, avec le brig *le Lodi*, venait de mettre en fuite le brig anglais *l'Aigle* de force supérieure; mais le général Baraguey d'Hilliers, revenu en France peu de jours après, réclama en faveur de Bourdet qui avait bravement fait son devoir, et son rapport détaillé fut inséré dans le *Moniteur*. Malheureusement ces réparations après coup ne sont jamais aussi bien aperçues que les accusations de premier mouvement, et dernièrement encore, nous lisions dans un livre de *Chroniques de la Marine*, publié depuis peu d'années, « que Bourdet était un lâche qui ne s'était battu que dix minutes. »

(4) Les *djermes* sont de grandes barques du Nil, gréées à antenne et portant deux mâts.

(5) Nous croyons que c'est à tort que l'*Histoire de l'expédition d'Égypte* porte trois vaisseaux de 78 canons et un brig de 26 dans l'escadre anglaise.

(6) On appelle perroquet, le mât, la vergue et la voile qui se gréent au-dessus du mât de hune.

(7) « *Le Guerrier* et *le Conquérant* ne dégagèrent qu'une seule batterie, et encombrèrent la batterie du côté de terre. » (*Campagnes d'Égypte et de Syrie, Mémoires dictés par Napoléon au général Bertrand.*)

(8) « Le branle-bas fut fort mal fait. On laissa subsister sur *l'Orient* les cabanes construites pour les passagers. » (*Campagnes d'Égypte et de Syrie, Mémoires dictés par Napoléon au général Bertrand.*)

(9) *Mémoires dictés par Napoléon au général Bertrand.*

(10) Villeneuve dit plus : dans [illegible] ttre adressée à Blanquet Du Chayla, il pré- [illegible] iller. « En effet, ajoutait-il, comment des

vaisseaux mouillés sous le vent de la ligne, ayant à la mer deux grosses ancres, une petite, quatre grelins, eussent-ils pu appareiller et louvoyer pour arriver au fort du combat avant que les vaisseaux qui y étaient engagés eussent été réduits dix fois? Je dis que la nuit entière n'eût pas été suffisante. » Toutes les relations, tous les officiers de la marine, sans exception, ont répondu à Villeneuve de manière à le confondre.

(11) *Life of Nelson*, 2 vol. in-8; *Life of Nelson*, 1 vol. in-32.

(12) Il n'y a qu'à lire sa correspondance pour s'assurer que nous n'exagérons rien. Dans son style grossier, dont l'injure brutale fait le fond et la forme, il n'est question que de tuer, de massacrer les Français; Nelson y déclare partout que tant qu'il restera un Français sur terre, il ne dormira pas tranquille, et il s'écrie comme un fou furieux : « Égorgez! égorgez! » Non, quoi qu'on en ait dit, ce n'est pas là le grand homme. Le grand homme est magnanime; Nelson ne le fut jamais.

(13) Bonaparte, qui jugeait trop souvent les hommes avec ses passions et son irascibilité du moment, rendit un ordre du jour inique contre Blanquet Du Chayla, à qui il reprochait de ne s'être pas fait tuer comme Brueys sur son banc de quart, et de ne s'être pas dérobé ainsi aux égards qu'eurent pour lui les Anglais, quand il fut devenu leur prisonnier.

Voici ce que l'histoire dit, avec la lettre *officielle* écrite par le ministre de la marine Bruix, au contre-amiral Blanquet Du Chayla, en date du 7 frimaire an VII, et insérée au *Moniteur* du 11 frimaire même année :

« Le général Blanquet s'est battu en homme d'honneur jusqu'au moment où il a été blessé assez dangereusement pour perdre connaissance. Lorsqu'il revint à lui, il demanda pourquoi l'on ne tirait plus; et sur ce qu'on lui objecta qu'il ne restait plus que trois canons en état : « Eh bien! dit-il, tirez toujours, le dernier est peut-être celui qui nous rendra victorieux... » Le général Ganteaume dit, à son arrivée d'Aboukir, « que *le Franklin* avait fait un feu superbe, et que les dispositions militaires de ce vaisseau faisaient plaisir à voir. »

(14) Une estampe contemporaine, que l'on peut voir dans les *cartons historiques* de la Bibliothèque nationale, représente Dupetit-Thouars dans cette position.

(15) Le petit pamphlet anglais in-32, intitulé *Life of Nelson,* fait pour l'éducation francopophage des équipages britanniques, invente un rapport de Lejoille et dit en outre, contre la vérité, que les deux capitaines et les autres officiers anglais furent indignement traités.

(16) Jomini dit le 13 août et ajoute : « après trois mois d'une course peut-être sans exemple dans les fastes maritimes. »

(17) Voir à ce sujet les réflexions de Jomini dans son *Histoire critique des guerres de la Révolution*, tome II, pages 394 à 396.

(18) Un jury militaire fut assemblé pour examiner la conduite de Perrée et de ses capitaines; mais le Directoire exécutif provoqua lui-même l'acquittement le plus honorable de ce chef de division qui, à son retour d'Angleterre, par suite d'échange, et avant même sa comparution, fut élevé au grade de contre-amiral, et peu après déchargé de toute accusation.

(19) Documents et ouvrages français consultés pour la campagne d'Égypte et la

bataille d'Aboukir : *Relation du combat entre l'armée navale française et celle de S. M. B., sur la rade d'Aboukir*, dans le volume intitulé : *Histoire des combats d'Aboukir, de Trafalgar, de Lissa, du cap Finistère, ou notions de tactique pour les combats sur mer, par un capitaine de vaisseau*, 1 vol. in-8°. Paris, Toulon et Brest, 1829. (L'auteur de cette excellente relation, qui ne dissimule ni les fautes de Brueys, ni l'étrange conduite de Villeneuve et de Decrès, se sauva à la nage de *l'Orient*, lors de l'explosion de ce vaisseau, et passa sur *le Franklin*. Personne ne saurait donc être mieux renseigné que ce témoin oculaire qui n'a pu avoir, dans sa position secondaire d'alors, aucun motif pour cacher certaines circonstances du combat comme ont fait Villeneuve et Ganteaume.) — *Histoire critique des guerres de la Révolution*, par Jomini, 15 vol. in-8°. (La bataille d'Aboukir y est racontée très-succinctement.) — *Précis des événements militaires, ou essais historiques sur les campagnes de 1799 à 1814*, par le comte Mathieu Dumas, 19 vol. in-8°. Paris, 1819. (La bataille navale d'Aboukir y est plus développée que dans l'ouvrage de Jomini, et les observations sur la conduite de Brueys et Villeneuve y sont d'un grand poids.) — *Histoire scientifique et militaire de l'expédition française en Egypte, d'après les mémoires, matériaux, documents inédits, fournis par le comte Belliard, maréchal Berthier, Bory de Saint-Vincent, les généraux d'Anthouard, Digeon, Dode, Reynier*, etc., etc. Paris, Dénain, 1830-1836. — *Campagnes d'Égypte et de Syrie, mémoires dictés par Napoléon au général Bertrand.* 2 vol. in-8°. Paris, 1846. (Quoique ce curieux ouvrage atteigne un but tout différent de celui qu'il semble se proposer, en faisant ressortir l'incapacité et la présomption de Brueys, la déplorable conduite de Villeneuve et de Decrès, le premier *homme du choix de Bonaparte*, les seconds, surtout Decrès, restés *les objets de sa prédilection*, il est du plus haut intérêt à consulter pour tout ce qui est relatif à la bataille navale d'Aboukir, dont les préliminaires et le récit sont entremêlés de pièces et de détails précieux.)—*Rapports de Villeneuve et de Ganteaume*, publiés par M. Chassériau. (Il faut beaucoup s'en défier, surtout du premier qui, d'ailleurs, n'est que de peu de secours au récit de l'action *des vaisseaux qui ont donné.*) — Dossiers des différents commandants des vaisseaux, aux *Archives de la Marine.* — *Cartons politiques des Archives de la Marine.* (On y trouve plusieurs documents curieux sur la bataille d'Aboukir, mais plus particulièrement sur ses effets à Naples et en Italie.) — *Moniteur* et autres *journaux français* contemporains.—*Guerres maritimes sous la République et l'Empire*, par le capitaine Jurien de La Gravière.

Documents anglais consultés pour la campagne d'Égypte et la bataille d'Aboukir : *Life of Nelson*, 2 vol. in-8°, et *Life of Nelson*, 1 vol. in-32 (cette dernière *Vie de Nelson* est un odieux petit pamphlet contre la France, à l'usage des matelots anglais) ; — *James's, naval History* et *Brenton's, naval History* ; — *Annual Register* (précieux recueil que l'on peut appeler le *Moniteur de la marine anglaise* est fort utile à compulser, comme objet de comparaison.)

CHAPITRE IX.

(1) *Nouvelles observations sur Saint-Domingue*, par Rallier.

(2) Nous ne comprendrions pas que M. Cunat, s'il n'était créole, n'eût pas flétri cet acte, et eût trouvé des paroles d'in[illegible] pour Le Jollif, dans son *Histoire de*

Robert Surcouf, d'ailleurs peu solide quant aux appréciations, et embrouillée de beaucoup de choses complétement étrangères à son sujet.

CHAPITRE X.

(1) Dumanoir Le Pelley était le premier officier général de la marine nommé par les consuls; le choix n'était pas heureux.

(2) L'avis est du 6 frimaire an VIII (27 novembre 1799); il est inséré au *Moniteur*.

(3) Napoléon, à qui Decrès, dont la délicatesse n'était pas toujours si chatouilleuse, le dénonça vers le mois de germinal an XIII, lui écrivit de Mâcon, étant empereur, une lettre fort sèche à ce sujet. Forfait, tout en convenant qu'il avait effectivement un intérêt en commandite avec un nommé Danel d'Anvers, se plaignit amèrement à Decrès, son ancien protégé, de cette dénonciation; à quoi Decrès lui répliqua qu'il avait dit avec fondement à l'empereur que lui, Forfait, était associé à Féret, son beau-père, entrepreneur et fournisseur au Havre, à un sieur Ducrest, à un sieur Le Bon, ainsi qu'à *plusieurs autres entrepreneurs de la flottille* (*Lettre de Forfait à Decrès*, en date du 23 germinal an XIII, et *Réponse de Decrès*, en date du même mois. *Archives de la Marine*, dossier Forfait).

(4) Le même arrêté nomma Moreau de Saint-Méry conseiller d'État à la section de législation, et, peu après, cet ancien député des colonies à la Constituante, dont il a été fort question dans cet ouvrage, fut envoyé comme résident de la République à Parme.

Moins heureux alors, Malouet, étant revenu en France, fut arrêté comme émigré suspect et reconduit à la frontière; il fut bientôt rendu, il est vrai, à la liberté, mais Bonaparte ne lui donna d'emploi qu'en 1803, époque à laquelle il fut envoyé en qualité de commissaire général de la marine à Anvers, avec les pouvoirs de préfet maritime. Malouet n'entra au Conseil d'État qu'en 1808, avec le titre de maître des requêtes, et ce ne fut qu'en 1810 qu'il fut fait conseiller d'État.

(5) Les premiers préfets maritimes furent le conseiller d'État Caffarelli, à Brest; le contre-amiral Vence, à Toulon; le conseiller d'État Redon de Beaupréau, ancien ministre de la marine, à Lorient; le vice-amiral Martin, à Rochefort; le contre-amiral Nielly, à Anvers; l'ordonnateur Bertin, au Havre.

(6) Le sous-ingénieur eut le grade d'enseigne; l'ingénieur de deuxième classe, de capitaine de frégate; l'ingénieur de première classe, de capitaine de vaisseau de deuxième classe; le chef de construction, de capitaine de première classe, et l'inspecteur du génie maritime, de contre-amiral.

(7) Ce conseil des prises n'était point une création de Bonaparte, comme l'a dit M. Thiers; c'était tout simplement une restauration.

(8) Le vice-amiral Pléville Le Pelley avait pris sa retraite, pour cause de santé; le vice-amiral Morard de Galles, aussi à la retraite, était membre du sénat; le vice-amiral Bougainville, rentré en France, ne reprit plus de service militaire, et fut nommé membre de l'Institut, puis sénateur.

(9) Cette réintégration est mentionnée dans le *Moniteur*, sous la date du 8 frimaire an VIII (29 novembre 1799).

(10) Il écrivait en 1802 au ministre de la marine, vers le même temps où un autre terroriste, Fouché, devenu ministre de Bonaparte, s'occupait à rechercher les hommes de la Terreur pour les faire déporter : « Entrer dans les vues d'utilité et de gloire qui animent le premier consul, c'est une si belle tâche pour le fonctionnaire! » (Voir sa lettre dans la *Correspondance de Napoléon avec le ministre de la marine*, publiée en 1837, tome II, p. 273). Naguère accusé par Blad, qui avait été en mission avec lui comme représentant du peuple, d'avoir anéanti la marine française, et d'avoir remis l'autorité entre des mains révolutionnaires, au moment de s'embarquer, Jean-Bon-Saint-André n'avait dû sa liberté qu'à l'amnistie du 4 brumaire an III (26 octobre 1795).

(11) « L'aga ou général de la milice, devenu premier ministre (du dey d'Alger Mustapha-Pacha)..... est maîtrisé par des hommes bien méprisables, dont le gouvernement français a fait la fortune, et qui travaillent, avec une astuce et une persévérance incroyables, à détruire jusqu'au nom français en Barbarie; ce sont les juifs Bacri et Busnah. Leur fortune a commencé sous le dey Hassan. Devenus riches par les libéralités de ce prince, ils ont étendu leurs vues commerciales, et jeté un coup d'œil de convoitise sur nos établissements de Bone et de La Calle, dont l'usurpation mettrait à leur disposition tout le commerce de la Compagnie d'Afrique. La révolution, sans doute, leur fit concevoir ce plan et leur donna les moyens d'en tenter l'exécution. La Compagnie, transformée en agence, ne pouvait faire passer que difficilement des fonds pour le paiement de ses achats. Ils offrirent au dey d'acheter, de payer comptant, de faire même des avances. On le leur permit, mais avec des réserves gênantes; l'agence, acquittant très-exactement les redevances portées par les traités, ne pouvant pas être dépouillée des priviléges dont cette redevance était le prix. Impatients d'arriver à leur but, et voulant rompre les entraves qui les retenaient, ils se firent, par cupidité, les ennemis de la France. Tandis qu'ils s'établissaient chez elle et fondaient un comptoir à Marseille ; tandis qu'ils lui vendaient des blés, qu'ils flattaient le gouvernement, qu'ils salariaient des subalternes pour se faire des amis, et acheter jusque dans les bureaux le secret de la correspondance de l'agent de la République en Barbarie, ils se réunissaient à Alger à ceux qui prêchaient la croisade contre la France. Ils sollicitaient le dey de déclarer la guerre, ils faisaient persécuter les négociants français, ils poussaient le dey à renvoyer les prises faites par nos corsaires qui relâchaient dans ses ports. Si le premier consul veut connaître ces hommes perfides qui jouent encore en ce moment, à Paris et à Marseille, un rôle bien extraordinaire aux yeux de ceux qui connaissent la Barbarie, qu'il ordonne aux relations extérieures de mettre sous ses yeux une analyse exacte des faits énoncés dans ma correspondance de ce temps-là..... Il se convaincra de l'influence dangereuse que ces israélites exercent sur le dey. Dès lors il les remettra à leur véritable place, il leur ôtera en France cette confiance usurpée dont ils abusèrent et dont ils abuseront encore ; à Alger cette influence politique qui les a transformés en une véritable puissance devant laquelle ne rougissent pas de s'humilier lâchement tous les envoyés des gouvernements étrangers. » (*Lettre précitée de Jean-Bon-Saint-André au ministre de la marine,* en date du 8 thermidor an X, 27 juillet 1802.) Cette lettre renferme l'histoire de l'origine de la querelle qui devait amener la conquête d'Alger en 1830, car le juif Bacri en fut encore la cause indirecte.

(12) Les *Archives de la Marine*, particulièrement dans les cartons politiques, renferment plusieurs mémoires et documents manuscrits sur ce sujet; il y en a de Duquesne.

(13) Ces combats avec des bâtiments des États-Unis prouvent que M. Thiers manque d'exactitude, lorsqu'il dit, dans le tome II, page 126, de son *Histoire du Consulat et de l'Empire*, « qu'on en était arrivé avec l'Amérique à un état de guerre presque déclaré, mais *sans hostilités de fait.* »

(14) On s'étonne que M. Thiers, qui a eu aussi l'honneur d'être ministre des relations extérieures de France, ait oublié, dans son *Histoire du Consulat et de l'Empire*, le grand rôle d'un de ses plus illustres prédécesseurs dans cette importante affaire, pour attribuer à la seule Catherine de Russie tout le mérite de l'idée et de sa première exécution.

(15) Le corps de Perrée fut inhumé dans l'église de Sainte-Lucie du couvent des dominicains, à Syracuse, en Sicile.

(16) Pendant que les Anglais bloquaient Malte et interceptaient tous les secours que la France voulait y faire passer, il n'y eut que des affaires de détail, et en petit nombre, dans les deux mers. Outre celles que nous venons de mentionner, on cite celle de *la Pallas*, capitaine Épron, près de Saint-Malo, le 5 février 1800, contre une division anglaise sous laquelle cette frégate finit par succomber ; celle de la corvette *la Ligurienne*, capitaine Pelabond, et des chebeks *le Cerf* et *le Lejoille*, escortant un convoi, contre deux frégates ennemies, affaire qui eut lieu le 21 mars suivant, près de Marseille, et dans laquelle la corvette n'amena qu'après la plus vigoureuse résistance, tandis que, des deux chebeks, l'un se jetait à la côte percé de boulets, et l'autre parvenait à se sauver dans le port de Marseille avec le convoi.

Mais la plus importante affaire navale de cette période de la guerre maritime ne tint point au blocus de Malte et se passa dans l'Océan. Ce fut la tentative qu'une division anglaise, composée de la frégate *l'Andromeda*, de 32 canons, commodore Iman, du sloop de guerre *le Dart*, de 30 canons, capitaine Campbell, et de plusieurs brûlots, fit, le 7 juillet 1800, pour détruire l'escadre légère de Dunkerque, composée des frégates *la Poursuivante, la Désirée, la Carmagnole* et *l'Incorruptible*, dont une partie des équipages était à terre. Malgré cela, les Français, de l'aveu des historiens anglais (voir *Brenton, naval's history*) éludèrent le danger avec un courage et une présence d'esprit admirables, en coupant leurs câbles et en s'éloignant des brûlots en feu, qui manquèrent tout leur effet. L'ennemi perdit, dans cette tentative, un monde considérable. Toutefois, *l'Andromeda* put enlever, dans le port, *la Désirée*, presque absolument dépourvue de défenseurs.

Ce fut le sujet d'une mesure très-sévère du gouvernement qui, ayant d'ailleurs précédemment donné l'ordre, auquel on n'avait pas obéi, de conduire les frégates à Flessingue, où elles devaient achever leur armement, accusa de négligence et de misérables rivalités David, Castagnier et L'Hermite (autre que celui qui a figuré dans l'Inde, et fut depuis contre-amiral, ordonnateur, commandant de la marine et commandant de la rade), et les fit arrêter pour être jugés. Mais, sur leurs explications satisfaisantes, ils furent presque aussitôt relâchés. Par une sévérité semblable, sinon même poussée plus loin, le gouvernement directorial, peu de jours avant de cesser d'exister, avait destitué, arrêté et traduit devant un conseil de guerre le contre-amiral Dalbarade, ancien ministre de la marine, et ensuite commandant des armes à Lorient, et le capitaine La Villegris, pour l'incendie, par accident, du vaisseau *le*

Quatorze-Juillet, dans le port de Lorient, au mois d'avril 1798, et ce n'était qu'après jugement en révision, que Dalbarade avait été rendu à la liberté le 10 novembre 1799, au moment même de la révolution de brumaire.

(17) *Le Glatton*, qui avait des caronades de soixante-huit livres de calibre dans sa batterie inférieure, et de quarante-deux livres dans la batterie supérieure, tira principalement à boulets rouges! Une partie de son feu fut dirigée sur *le Dannebrog*, lequel, à onze heures un quart, se trouva tout en feu. » (*Esquisse d'une relation militaire du combat livré dans la rade de Copenhague, le 2 avril 1801, par le lieutenant, depuis amiral Bardenfleth.*)

(18) Nous devons en partie les détails de cette bataille à la relation danoise de l'amiral Bardenfleth, qu'a bien voulu nous communiquer M. de La Roquette, et que M. de La Prade a eu l'obligeance de traduire à notre intention. Nous ferons remarquer que M. Hennequin dit fort à tort, dans sa *Biographie de Nelson*, que le Danemarck se retira alors de la coalition, et que M. Chassériau a reproduit cette erreur en y ajoutant que *la flotte danoise fut détruite*. La vraie flotte danoise, restée dans ce port, n'avait pas donné, comme on l'a pu voir.

CHAPITRE XI.

(1) Lettre de l'amiral Bruix au citoyen Forfait, en date du 19 prairial an IX (8 juin 1801), dans le dossier Bruix, aux *Archives de la Marine*.

(2) *Journal de l'expédition anglaise en Égypte*, traduit de l'anglais du capitaine Walls. Paris, 1823, in-8°.

(3) Mathieu-Dumas, tome VII, pages 99, 100.

(4) Mathieu-Dumas, tome VII, pages 99 et 100.

(5) Mathieu-Dumas, tome VII, page 106.

(6) Jomini dit *oui*, mais Mathieu-Dumas dit *non*. Ce sont deux généraux d'armée de terre, à l'avis du premier desquels se joignent sur ce point MM. Bignon et Thiers: mais, en revanche, nous avons entendu plus d'un homme de mer dire *non* avec Mathieu-Dumas.

(7) Mathieu-Dumas.

(8) Mathieu-Dumas, *Précis des événements militaires, etc.*

(9) Lettre du contre-amiral Linois au ministre de la marine, datée d'Algésiras, le 19 messidor an IX (8 juillet 1801), dans *les pièces justificatives du tome* VII *de Mathieu-Dumas*, pages 275 à 278.

(10) C'était le frère du capitaine Brenton, auteur d'une *Histoire navale* d'Angleterre.

(11) L'amiral Linois dit, dans son *rapport public*, inséré au *Moniteur*, « Qu'à huit heures un quart la batterie de l'île Verte tira sur l'ennemi, » et dans plusieurs autres endroits, il garde des ménagements *publics* avec les Espagnols; mais on en

trouvé le secret, ainsi que le rétablissement de la vérité tout entière dans la lettre confidentielle adressée par lui au ministre de la marine, le 19 messidor an IX (8 juillet 1801), donnée par le général Mathieu-Dumas dans les pièces justificatives du tome VII de son *Précis des événements militaires.* Linois dit dans cette lettre : « Je crois devoir, *par politique, dissimuler en ce moment l'indignation et la méfiance que m'inspire la conduite des Espagnols depuis mon arrivée dans cette rade :* je ferai même plus, car *je me propose,* quand j'aurai rassemblé les documents qui me sont nécessaires pour faire un rapport raisonné et circonstancié de notre combat, *de donner des éloges à nos alliés pour la manière dont il nous ont secondés; mais* il est constant, citoyen ministre, qu'il y avait trente heures que j'étais mouillé à Algésiras, quand j'ai été attaqué. *L'on m'avait assuré que les batteries étaient parfaitement en état;* j'en avais visité une qui m'avait paru telle, *mais cependant, pas une bombe n'était chargée. On ne put, pendant l'action, lancer qu'une seule bombe vide. A l'une des batteries, il manquait de la poudre ; à l'autre, la poudre était mouillée. Des troupes de milices étaient seules chargées de ce service important pour nous,* et si le général Devaux ne se fût pas transporté à terre, ces batteries ne nous eussent peut-être été *d'aucun secours.* »

(12) C'est à tort que plusieurs relations ont dit que *le changement de vent contraria la manœuvre du contre-amiral Linois.* « Je ferai observer, au contraire, nous dit cet officier général, dans une note manuscrite qu'il nous a communiquée, en rectification de ces relations, que ce fut précisément cet heureux changement dont je profitai, qui me rendit possible cette manœuvre qui sauva ma division en m'évitant d'être doublé. »

(13) Il n'est pas dit un mot dans le récit de M. Thiers, *Histoire du Consulat et de l'Empire,* de ce nouveau plan de Saumarez de s'emparer de l'île Verte ; on y relate à peine le rôle de Martinencq, de sa frégate, et des hommes débarqués. Contrairement au rapport du contre-amiral Linois qui dit positivement que *ce fut devant le feu de la batterie de l'île Verte et devant celui de l'Indomptable, que le Pompée amena pavillon,* M. Thiers, refaisant d'un bout à l'autre le combat avec des documents qu'il ne cite pas et en tout cas erronés, *dit que ce fut devant le Desaix.* Et pourtant nous croyons savoir que M. Thiers, lui aussi, visita l'amiral Linois pour le consulter; mais il nous semble avoir tenu bien peu de compte de ses renseignements.

(14) La plupart des relations, y compris celle du général Mathieu-Dumas, parlent des sept chaloupes canonnières espagnoles qui, sous la protection de la batterie de Sant-Yago, auraient servi à fermer la gauche de la ligne française après son échouage, et pris une part très-vive à l'action. Le contre-amiral Linois, par suite de ce ménagement que la politique l'obligeait à garder vis-à-vis des alliés, et dont il parle dans la lettre précédemment citée, a effectivement dit *dans son rapport destiné à la publicité,* « que sept chaloupes canonnières espagnoles prirent une part si vive à l'action, que cinq d'entre elles furent coulées, *ou mises hors de combat.* » Mais, dans une note rectificative écrite de sa main, nous lisons : « Ce qui est relatif aux sept chaloupes canonnières est inexact; elles ne combattirent à peine que la première heure de l'action, elles allèrent s'échouer à terre, et ne pouvaient aller autrement. »

(15) Au reste il eût été difficile au grand capitaine de terre, qui devait un jour entraîner tous les équipages des vaisseaux à la suite de ses armées continentales

jusqu'au fond des steppes de la Russie, de comprendre un homme d'une franchise fort peu en rapport avec les courtisaneries de Decrès, un homme qui, dans la triste prévision du sort que l'on réservait à la marine au moment où elle semblait renaître, traçait ces lignes caractéristiques de la situation navale de la France : « Depuis trois mois, écrivait Linois, dans le mois même de sa victoire, au ministre, depuis trois mois, époque de notre départ de Brest, nous sommes presque toujours à la mer, chassés ou chassant, par conséquent le boute-feu à la main. L'exercice continuel du canon et les simulacres d'abordage ont tellement accoutumé nos braves à toutes les circonstances du combat, que lorsqu'ils s'y trouvent, il leur semble être à l'exercice. *Si l'on désorganise ces équipages avec lesquels j'entreprendrais l'impossible, ils perdront cet esprit militaire qui les a fait vaincre, et il n'en faudra plus attendre le même succès.* »

(16) Saumarez a protesté, dans une lettre, contre le bruit généralement répandu qu'il avait des fourneaux à chauffer des boulets sur ses vaisseaux, et M. de La Roquette, dans une excellente biographie raisonnée de cet amiral, dit qu'en effet aucun document contemporain, même français, n'ose lui imputer ce dont l'accusait la rumeur publique. Mais M. de La Roquette n'a consulté, en faits de documents français que le rapport du contre-amiral Linois sur le combat d'Algésiras, et paraît n'avoir eu connaissance ni des lettres de celui-ci, que l'on trouve dans le tome VII de Mathieu-Dumas, lettres où l'amiral parle positivement des projets incendiaires de l'ennemi, ni du rapport de Troude sur le combat du *Formidable* inséré au *Moniteur*, dans lequel ce capitaine dit en toutes lettres que *les Anglais tiraient à boulets rouges*, et ajoute, en parlant de l'explosion des deux vaisseaux espagnols dont nous nous occuperons tout à l'heure : « Je les soupçonnais anglais, présumant que l'incendie avait pour cause *les fourneaux qu'ils avaient pour rougir leurs boulets.* »

(17) Cette opinion sur Mazarredo était celle que manifestait Trogoff, dès 1793, dans sa correspondance avec Dalbarade.

(18) L'amiral Linois avait pu croire, avant son arrivée à Cadix, à la mauvaise volonté de Mazarredo; mais, éclairé depuis sur sa conduite personnelle, il lui rendit le plus entier hommage. C'est un grand regret pour l'amiral que M. Thiers ait traité avec tant de légèreté, page 126, tome III, de l'*Histoire du Consulat*, un marin du talent et de l'importance de Mazarredo.

(19) Et non pas le matin, comme le dit M. Thiers, ce qui ferait durer sa marche d'Algésiras à Gibraltar, jusqu'au moment du combat de nuit, un temps impossible.

(20) « Vers minuit, j'essuyai le feu de cinq vaisseaux anglais qui avaient laissé arriver comme nous : ils tiraient à boulets rouges. » (*Rapport de Troude au contre-amiral Linois.*)

(21) « Ils ont tiré l'un sur l'autre et sur mon vaisseau au moment où je prenais le sage parti de fuir un combat où je ne pouvais distinguer l'ennemi. » (*Idem.*)

(22) Documents consultés pour la campagne de la division Linois, en l'an 1801 : *Rapport du contre-amiral Linois sur le combat d'Algésiras*, inséré au *Moniteur*, et republié tel quel par M. Chassériau; — *Rapport du contre-amiral Linois sur l'affaire du détroit*, inséré au *Moniteur*, et de plus communiqué en manuscrit par l'auteur (M. Chassériau ne mentionne pas l'affaire du détroit dans son *Précis chronologique*); — *Rapport du capitaine Troude au contre-amiral Linois sur les combats du Formidable* (non publié par M. Chassériau), inséré au *Moniteur*, et de

plus textuellement communiqué en manuscrit par l'amiral; — *Lettre particulière de Troude au même*, par l'amiral Linois; — Nombreuses pièces manuscrites communiquées par le même; — *Détails relatifs à ces affaires* dans les journaux du temps, — *Pièces justificatives et récit* (quoique incomplet) *de la campagne de Linois dans le Précis des événements militaires*, de Mathieu-Dumas, tome VII; — *Récit de M. Thiers dans le Consulat et l'Empire* (pour le réfuter; — *Récit des différents historiens* de cette période, de M. Bignon, des rédacteurs des *Victoires et Conquêtes* (*ouvrage souvent très-inexact comme chacun sait*); — *Jame's, naval History*; — — *Brenton's, naval History*; — *Memoirs and Correspondance of admiral Saumarez*; — *Biographie raisonnée de Saumarez*, par M. de La Roquette, renfermant des détails très-lumineux, sauf sur la question des boulets rouges, où l'auteur déclare lui-même, d'ailleurs, n'avoir eu connaissance ni du rapport français sur l'affaire du détroit, ni du rapport de Troude; — *Relations des combats d'Algésiras, du détroit de Gibraltar et du Formidable*, dans l'histoire de plusieurs batailles navales, depuis 1798 jusqu'en 1813. Paris, Toulon et Brest, 1829.

(23) Termes du rapport de La Touche-Tréville.

(24) Par une nouvelle inadvertance entre mille, moins excusable peut-être que les autres de la part d'un ancien ministre des affaires étrangères, qui se pique à bon droit d'étudier spécialement les traités dans ses ouvrages, M. Thiers, tome III de son *Histoire du Consulat et de l'Empire*, fait restituer par l'Angleterre à la France l'île de la Guadeloupe, laquelle n'était nullement prise.

(25) Nous avons pris la peine, pour arriver à ces calculs approximatifs, de faire notre relevé sur les registres des prises faites sur l'ennemi et par l'ennemi, déposés aux *Archives de la Marine*, non sans y rectifier, à l'aide d'autres documents comparés, des erreurs matérielles en assez grand nombre.

CHAPITRE XII.

(1) N'est-il pas regrettable de voir un pareil jugement tomber de la plume du général Mathieu-Dumas qui, du reste, nous devons le faire remarquer, en fait d'opinion sur les hommes et les choses de la marine, se contredit souvent; quoiqu'il apporte parfois en ces matières d'excellents jugements, il est aisé de voir que ce n'était pas là son étude principale.

(2) Pamphile Lacroix, tome II, p. 62 et 63. — Nous citons textuellement cette opinion, parce qu'il est probable que c'est celle de La Touche-Tréville, sur la division navale duquel était embarqué le général Pamphile Lacroix, qui loue extrêmement, en toute occasion, les conseils aussi bien que la conduite de l'illustre amiral.

(3) Pamphile Lacroix, tome II, page 96.

(4) Cartons Cherbourg, aux *Archives de la Marine*.

(5) *Empenneler*, c'est mouiller une ancre à la suite d'une autre.

(6) Les *bittes* sont des pièces de bois pour amarrer l'ancre mouillée.

(7) Outre le voyage de l'expédition rédigé par Freycinet, consulter les cartes et journaux de cette expédition au *dépôt de la Marine*, rue de l'Université.

CHAPITRE XIII.

(1) Toutes les lettres et tous les fragments de lettres de Napoléon et de Decrès, que nous reproduisons sur la période impériale ont été déjà publiés.

(2) M. Thiers, dans son *Histoire du Consulat et de l'Empire*, a pris toutes ces épîtres de Decrès comme de bon aloi.

(3) Tout cela paraît être sinon l'objet d'une grande admiration, du moins on ne peut plus naturel pour la plupart des historiens qui ont écrit sur l'Empire, notamment pour M. Thiers, et même un peu pour M. Jurien de La Gravière.

(4) *Mémoires de Collingwood*, déjà cités.

(5) *Histoire du Consulat et de l'Empire*, par M. Thiers.

(6) Nous avons déjà eu l'occasion de faire remarquer que l'amiral Truguet lui-même tint, au retour des Bourbons, à démontrer à ceux-ci qu'il n'avait jamais agi que comme bon royaliste au fond.

(7) Cette adresse est tout entière dans le *Moniteur* du temps.

CHAPITRE XIV.

(1) Cette lettre est insérée au *Moniteur* du temps.

(2) Voir *Correspondance de Napoléon avec son ministre Decrès*, 2 vol. in-8°, et pièces justificatives du *Précis des événements militaires*, par Mathieu-Dumas.

(3) *Moniteur* du temps. Pour la facilité des vérifications, voir les tables de ce journal aux divers noms cités par nous.

(4) M. Thiers raconte ici une anecdote que Mathieu-Dumas passe sous silence, et qui a des chances de n'être qu'une des mille flatteries contemporaines à l'usage de l'empereur.

(5) *Correspondance de Napoléon avec Decrès*, 2 vol. in-8°.

(6) L'Angleterre et les partisans exagérés de la famille de Bourbon firent propager ces bruits par l'intermédiaire d'un pamphlétaire nommé Goldsmith, qui n'a rien de commun avec le célèbre auteur du *Vicaire de Wakefield*.

(7) Mathieu-Dumas a donné des détails très-précis sur ce genre de machines incendiaires.

(8) Voir *tables du Moniteur*, au nom de Bruix.

(9) On a dû remarquer que, depuis quelque temps, nous puisons le plus souvent nos sources dans le courant même de l'ouvrage.

CHAPITRE XV.

(1) Voir ce document curieux dans les pièces justificatives du *Précis des événements militaires* de Mathieu-Dumas.

FIN DES NOTES ET PIÈCES JUSTIFICATIVES DU TOME SIXIÈME.

TABLE GÉNÉRALE

DES

PÉRIODES DE L'HISTOIRE MARITIME DE FRANCE.

TOME PREMIER.

TOME II.

TOME III.

TOME IV.

TOME V.

TOME VI.

LAGNY. — Imprimerie de VIALAT et Cie.





